

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

Une Méthode internationale d'exploitation

L'INTERVENTION GOUVERNEMENTALE

OU DIPLOMATIQUE

DANS LES

GRANDES ENTREPRISES CONTEMPORAINES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Présentée et soutenue le 8 Juin 1917, à 4 h. 1/2

PAR

E. MINOST

Président... M. ANDRÉ WEISS, *professeur.*
Suffragants. } MM. LYON-CAEN, *professeur.*
 } RENAULT, *professeur.*

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

ANNE M^{SON} LARGSE ET FORCEL

LÉON TENIN, Directeur

22, Rue Soufflot, PARIS-5^e

1917



Digitized by the Internet Archive
in 2026

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

Une Méthode internationale d'exploitation

L'INTERVENTION GOUVERNEMENTALE

OU DIPLOMATIQUE

DANS LES

GRANDES ENTREPRISES CONTEMPORAINES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

Présentée et soutenue le 8 Juin 1917, à 1 h. 1/2

PAR

E. MINOST

Président... M. ANDRÉ WEISS, *professeur.*
Suffragants. } MM. LYON-CAEN, *professeur.*
 } RENAULT, *professeur.*

LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

AND^É MOR^{IS} LAROSE ET FORCEL

LÉON TENIN, Directeur

22, Rue Soufflot, PARIS-5^e

1917



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

BIBLIOGRAPHIE

Canal de Suez :

LESAGE (Ch.). — L'achat des actions de Suez. L'invasion anglaise en Égypte. 1906, chez Plon-Nourrit.

Chemins de fer Éthiopiens :

MICHEL (Ch.). — Une série d'articles dans la *Revue politique et parlementaire* :

1^o Affaires d'Éthiopie. 1903, t. XXXV, p. 468.

2^o La question d'Éthiopie. 1905, t. XLV, p. 38.

3^o Où en est la question d'Éthiopie ? 1906, t. XLVII, p. 262.

4^o La question d'Éthiopie après l'accord franco-anglo-italien du 13 décembre 1906. 1907, t. XLI, p. 49.

ALYPE (Pierre). — L'Éthiopie et les convoitises allemandes, 1917, chez Berger-Levrault (L'auteur a réuni en fin de ce volume tous les documents diplomatiques relatifs à l'Éthiopie).

La Banque d'État du Maroc :

LIVRES JAUNES du Maroc.

JÉGER. — La Banque d'État du Maroc. Paris, 1911.

L'accord franco-allemand de 1911 :

LIVRES JAUNES du Maroc.

TARDIEU (A.). — Le mystère d'Agadir. 1912, chez Calman-Lévy.

ALBIN (P.). — Le « coup » d'Agadir. 1912, chez Félix Alcan.

La Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft :

LESAGE (Ch.). — Les câbles sous-marins allemands. La rivalité anglo-germanique. 1915, chez Plon-Nourrit.

UNE MÉTHODE INTERNATIONALE D'EXPLOITATION

L'INTERVENTION GOUVERNEMENTALE

OU DIPLOMATIQUE

DANS LES

GRANDES ENTREPRISES CONTEMPORAINES

INTRODUCTION

L'idée première de notre étude se trouve dans le livre de M. Ch. Lesage sur la politique allemande en matière de câbles sous-marins (1). Exposant les raisons qui l'ont amené à s'occuper de cette manifestation de la rivalité anglo-germanique, l'auteur fait remarquer que le Gouvernement Impérial a adopté pour la construction et l'exploitation de son réseau sous-marin du Pacifique

(1) Ch. Lesage, *Les câbles sous-marins allemands*, p. 3 et suiv.

une méthode nouvelle : il s'est entendu avec le gouvernement des Pays-Bas pour créer une société privée germano-néerlandaise, la *Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft*, qui, sous le contrôle des deux gouvernements, a eu pour mission de poser et d'exploiter les lignes sous-marines dont la politique allemande avait besoin pour s'affranchir de l'hégémonie télégraphique de la Grande-Bretagne.

Depuis cette convention germano-néerlandaise du 24 juillet 1901, on a vu plusieurs fois des gouvernements s'entendre pour associer à l'étranger les intérêts privés de leur nationaux et créer des compagnies soumises à leur contrôle et destinées à servir de façon plus ou moins apparente leurs intérêts politiques.

Ce sont d'abord les puissances établies au Maroc qui, après avoir individuellement essayé de profiter des embarras financiers du maghzen pour s'assurer une prédominance politique, s'entendent à Algésiras pour créer une banque privée internationale où viendront se fondre les droits acquis de leurs nationaux et dont elles pourront au besoin se servir comme d'un instrument de domination par l'intermédiaire des délégués officiels qu'elles auront dans son sein.

Ce sont ensuite la France, l'Angleterre et l'Italie qui, toutes trois établies sur la côte éthiopienne, toutes trois également jalouses de faire prévaloir leur influence poli-

tique auprès du négus, après avoir engagé une lutte sourde à propos de la voie ferrée de Djibouti à Addis Abeba, concluent l'arrangement du 13 décembre 1906 qui prévoit la création de sociétés où les trois États signataires auront des représentants officiels : on leur confiera l'achèvement et l'exploitation de la voie ferrée de Djibouti à Addis Abeba ou de toute autre ligne dont l'importance est de nature à conférer à la puissance qui en serait la seule propriétaire la prépondérance politique en Éthiopie.

Ce sont enfin la France et l'Allemagne qui, après d'ardentes compétitions pour la concession des travaux publics au Maroc, s'entendent en termes généraux, le 9 février 1909, pour associer leurs nationaux dans les affaires dont ils pourraient obtenir l'entreprise.

En Éthiopie comme au Maroc, comme pour les câbles sous-marins du Pacifique, nous voyons en définitive deux ou plusieurs gouvernements intervenir pour former entre leurs nationaux des associations commerciales ayant pour objet « l'exploitation de richesses ou de biens dont la production ou la détention a une valeur économique telle qu'ils confèrent à qui les possède presque une puissance politique ».

Les analogies entre les accords que nous avons signalés plus haut permettent de penser que nous nous trouvons en présence d'une nouvelle méthode interna-

tionale d'exploitation. Des capitalistes de nationalités différentes collaborent sous les auspices de leurs gouvernements et avec leurs gouvernements à la mise en valeur de terres lointaines dont ils tireront des profits pécuniaires et leurs gouvernements des avantages politiques.

Plus spécialement les accords relatifs aux chemins de fer éthiopiens, à la banque d'État du Maroc et aux grandes entreprises marocaines, permettent de préciser la nature de cette collaboration internationale : c'est la collaboration « *de puissances rivales* qui, à cause de leur rivalité même, ne peuvent s'approprier un pays qu'elles convoitent », mais arrivent cependant à s'entendre pour « organiser en commun quelques grandes compagnies privées où chacune d'elles aura ces délégués officiels ». Chacun en attend une partie des avantages qu'elle aurait pu tirer de la colonisation ou du protectorat; elle en attend surtout la limitation des efforts expansionnistes de ses rivales.

Une telle méthode d'exploitation nous a semblé à plusieurs points de vue mériter de retenir l'attention.

L'intervention gouvernementale et diplomatique dans les intérêts privés des nationaux établis à l'étranger est un point intéressant à souligner. La diplomatie française a toujours pris pour règle de ne jamais protéger que des intérêts ou des entreprises déjà nés et existants. On trouverait peut-être à citer de nos jours quelques

exceptions : nos représentants diplomatiques en Turquie et en Tunisie sont quelquefois intervenus pour obtenir en faveur de Français des avantages tels que : concessions de travaux publics, commandes de matériel de guerre, etc. L'ambassadeur de France à Constantinople, M. Constans, obtint par son intervention auprès du gouvernement Ottoman, en 1905, l'annulation de la moitié d'une importante commande faite aux usines Krupp et son transfert à la maison française Schneider du Creusot. Mais ce ne sont là que des exceptions et il ne s'agissait dans ces différents cas que de sauvegarder le prestige de la France dans un pays étranger. Ce faisant, notre diplomatie n'était pas sortie de son rôle tel qu'elle le concevait. Il y a loin de ces interventions passagères à la surveillance permanente des entreprises ou à la collaboration intime avec les intérêts privés.

Il sera intéressant de rechercher comment notre diplomatie a été amenée à se départir de son principe — qui n'est d'ailleurs pas celui de toutes les diplomaties —. On verra comment, en raison de l'importance des intérêts engagés, en raison des répercussions politiques que peuvent avoir les entreprises à large envergure, en raison de la réelle puissance qu'acquièrent quelquefois les consortiums financiers, notre gouvernement a été entraîné à collaborer à des affaires déjà existantes ou même à prendre l'initiative de nouvelles combinaisons. On trouvera là une application du principe que les grandes entreprises économiques et com-

merciales ne tardent pas, par la force des choses, à devenir en même temps des entreprises politiques : c'est ainsi qu'au xv^e et au xvi^e siècles, la Ligue hanséatique se trouva amenée à intervenir, à différentes reprises, dans les affaires intérieures des pays scandinaves; c'est ainsi également que la chambre de commerce de Marseille, fondée pour des besoins purement économiques, devint en Orient un agent politique de premier ordre.

Le second point que notre étude pourrait mettre en lumière, c'est la tendance à l'internationalisation et à la neutralisation des entreprises dont l'importance dépasse les limites de l'intérêt national.

Par la nature même des choses, certaines richesses comme l'air, la mer, échappent à l'exploitation nationale. Mais, par suite du développement des rapports internationaux, certaines richesses qui pourraient faire l'objet d'une exploitation nationale et qui, en fait, ont été autrefois exploitées par telle ou telle nation exclusivement, ont été soumises, en raison de leur valeur exceptionnelle, à une réglementation qui a rendu leur exploitation internationale : il suffira de citer le Danube qui cesse en quelque sorte d'être un fleuve allemand, autrichien et balkanique pour devenir un fleuve libre à tous et que régit une commission internationale : la Commission européenne du Danube; les Dardanelles, le canal de Suez, ont été de même neutralisés, interna-

tionalisés. On pourrait poser le principe qu'une chose utile à tous ne doit appartenir à personne mais doit être à la libre disposition de chacun. La méthode dont nous nous occupons est une application atténuée de ce principe ; lorsque des puissances ont toutes le même intérêt à l'exploitation des mêmes richesses, elles ne peuvent tolérer qu'une seule d'entre elles en bénéficie, et elles sont naturellement amenées à la rendre internationale et neutre en quelque sorte.

Dans les cas spéciaux que nous avons en vue, il s'agissait en effet des dernières terres d'Afrique encore ouvertes à la colonisation. La France, l'Angleterre, l'Allemagne et l'Italie s'étaient partagé la presque totalité du continent africain et des ententes successives sont venues consolider cette situation. Les quelques rares territoires restés disponibles acquéraient de ce fait une valeur exceptionnelle et la lutte ne pouvait pas manquer d'être ardente si l'une des puissances européennes prétendait s'attribuer à elle seule ce qu'il restait du continent africain ; d'ailleurs l'Éthiopie et le Maroc surtout renferment des richesses qui peuvent être une source incalculable de prospérité pour la nation qui en serait l'unique exploitante. Aussi le principe de l'internationalisation a-t-il agi tout naturellement ; utile à chacune des puissances intéressées, la propriété de ces richesses n'a été attribuée à aucune, mais leur exploitation a été partagée entre toutes.

En troisième lieu, la méthode d'exploitation internationale dont nous nous occupons peut être considérée comme un perfectionnement des procédés de colonisation. Ce perfectionnement est double :

D'une part, c'est une nouvelle modération apportée à la brutalité des moyens expansionnistes. C'est une forme atténuée du protectorat, comme le protectorat est une forme atténuée de la colonie. L'exploitation internationale ne permettra le plus souvent — en raison même de la rivalité des puissances intéressées — qu'une infiltration pacifique ; le gouvernement du pays exploité conservera une indépendance plus digne ; il sera lui-même intéressé à l'exploitation et les travaux entrepris nécessiteront généralement la collaboration des indigènes.

D'autre part, l'internationalisation de l'exploitation d'un pays étranger marque un progrès en ce sens que la colonisation devient collective. C'est un perfectionnement à la fois du condominium politique où les intérêts des puissances propriétaires ne font que coexister, et du procédé de délimitation des sphères d'influence qui ne produit qu'une juxtaposition provisoire des intérêts et qui, ne reposant sur aucun fondement rationnel, ne saurait avoir qu'une valeur transitoire.

Enfin, il est à remarquer que, dans trois des cas dont nous nous occupons, c'est l'Allemagne qui a été l'instigatrice de la collaboration internationale. Et ceci

peut donner à notre étude un intérêt patriotique et d'actualité. Venue trop tard dans le partage du monde, l'Allemagne a mis en œuvre une foule de moyens pour avoir sa part dans l'exploitation des richesses qu'une politique plus prévoyante avait assurée de longtemps à la France et à l'Angleterre. La collaboration imposée de ses nationaux a été un de ces moyens.

Après 1870, l'Allemagne n'avait pas tardé à comprendre tous les avantages qu'elle pourrait retirer d'une collaboration française, et cette opinion n'avait fait que s'accroître avec le développement économique quelque peu disproportionné de l'Empire ; on espérait que l'association du travail allemand et du capital français soulèverait le monde. Mais les avances intéressées de la finance et de l'industrie allemandes se heurtèrent d'abord au refus patriotique de la finance et de l'industrie françaises. Pourtant deux grands pays voisins comme la France et l'Allemagne ne peuvent s'ignorer et s'isoler économiquement ; les transactions commerciales et financières se développèrent insensiblement et atteignirent annuellement un milliard au début du xx^e siècle ; des relations se nouaient entre les hommes d'affaires des deux pays ; aux simples participations temporaires succédaient peu à peu des associations d'un caractère plus permanent. Seul le gouvernement français, soutenu par l'opinion, se montrait rebelle aux avances de l'ennemi politique. Déjà, avant la crise de 1905, une coopération avait été ébauchée entre les capitaux des

deux pays pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Bagdad. Le gouvernement français seul l'avait empêchée de venir à bien en lui fermant le marché officiel de la Bourse de Paris. Une autre association de capitaux français et allemands pour l'exploitation du Djebel-Ouenza avait obtenu du gouvernement de l'Algérie la concession dont elle avait besoin et ne s'était heurtée qu'au refus du parlement français de la ratifier par suite précisément du fait connu que des groupes allemands étaient intéressés à l'affaire (1).

Le dépit qu'a dû ressentir de ces échecs successifs le gouvernement impérial est peut-être une des causes qui l'a amené par la suite à agir directement par ses agents diplomatiques. Là où l'Allemand n'a pas réussi, l'Allemagne réussirait peut-être. Et, en fait, à Algésiras, c'est plutôt devant l'intervention brutale de la diplomatie allemande que nous nous sommes inclinés que devant le bien-fondé des droits de ses nationaux qu'elle déclarait vouloir sauvegarder ; l'intervention turbulente du comte de Tattenbach, l'appui officiel prêté aux entreprises allemandes, la ferme résolution du gouvernement impérial de les soutenir contre toute concurrence, plus encore que la réalité des intérêts allemands engagés, nous ont contraints, en 1909, à accepter une collaboration dont notre vitalité économique au Maroc aurait dû nous dispenser.

(1) V. Albin (P.), chap. III.

CHAPITRE PREMIER

Les origines de la méthode : la Compagnie de Suez.

Lorsque Ferdinand de Lesseps conçut le projet grandiose de relier par un canal la Méditerranée et l'Océan Indien, il voyait dans sa réalisation le moyen d'épargner aux vaisseaux de toutes nationalités, faisant le trafic entre l'Europe et les Indes ou l'Extrême-Orient, le long détour par le sud de l'Afrique, et le public qui, en France, en Turquie, en Espagne, aux Pays-Bas, souscrivit à l'émission de 400.000 actions, eut en vue les bénéfices importants que l'émission promettait. Quand l'isthme de Suez fut percé, on ne fut pas longtemps à s'apercevoir que le chenal creusé dans les sables du désert de l'Arabie était appelé à avoir sur l'avenir politique de l'Europe une répercussion considérable et que les actions du canal étaient de nature à conférer à ceux qui les possédaient une puissance politique de tout premier ordre en Orient.

L'Angleterre, surtout, assista avec inquiétude à la lente réalisation de l'entreprise pour laquelle elle avait tout d'abord éprouvé un scepticisme qui l'avait empêchée d'y prendre sa part; Palmerston, le 8 décembre 1861,

écrivait à John Russel : « Un simple coup d'œil sur la carte du monde suffit pour apercevoir combien grand serait l'avantage naval et militaire pour la France dans une grande guerre avec l'Angleterre, d'avoir une traversée si courte avec les mers indiennes, tandis que nous serions obligés d'envoyer des navires et des troupes par le Cap... Au surplus, une si forte barrière militaire entre la Syrie et l'Égypte ajouterait grandement aux moyens du pacha pour se déclarer indépendant de la Turquie, ce qui signifie qu'il serait un vassal de la France, et enfin si le canal est jamais fait, la Compagnie française aura une grande concession territoriale dans le centre de l'Égypte et établira en Égypte une colonie dont les réclamations, bien ou mal fondées, donneront au gouvernement français des motifs pour intervenir dans toutes les affaires intérieures du pays ».

Et pourtant, depuis plus de trente ans, les soldats anglais occupent la citadelle du Caire, et le représentant de la Grande-Bretagne, dans son palais de Kasr-el-Doubara, exerce sur la vallée du Nil une souveraineté dont le khédive — le sultan d'aujourd'hui — n'a conservé que les prérogatives extérieures. L'influence française, pour réelle qu'elle soit dans la vie sociale et intellectuelle de l'Égypte, est nulle en matière politique.

Le vieil homme d'État anglais s'était-il donc à ce point trompé ?

Sa clairvoyance, au contraire, a été merveilleuse. Ce

qu'il avait très bien compris, c'est tout ce que l'entreprise privée de M. de Lesseps renfermait de possibilités politiques; c'est que la compagnie qui serait maîtresse du canal de Suez serait un jour maîtresse de l'Égypte, et que le jour où cette éventualité se produirait, derrière la compagnie, on trouverait le gouvernement dont elle dépendait. Il ne resta à lord Derby et à Disraëli que le mérite de trouver une solution qui fît passer de la France à la Grande-Bretagne les avantages politiques qu'une entreprise privée et commerciale allait faire naître au profit du gouvernement français.

Les hommes d'État anglais traitèrent commercialement une affaire commerciale; l'occasion s'en présentant, le gouvernement britannique acquit un nombre considérable de titres et devint actionnaire de la Compagnie universelle du Canal de Suez. Le 25 novembre 1875, le consul anglais, au Caire, achetait à Ismail 177.602 actions moyennant 100 millions. Cette « stock jobbing transaction » renversa la situation politique et marqua le point de départ de la pénétration anglaise en Égypte.

Grâce à l'achat de ces actions, l'Angleterre était devenue créancière du gouvernement égyptien pendant quatre-vingt-dix-neuf ans et l'associée de la compagnie pour une durée de quatre-vingt treize ans. En 1875, trois représentants de la reine entraient dans le conseil d'administration; l'un d'eux devait être nécessairement membre du conseil de direction. En 1883, sept repré-

tants du commerce britannique étaient admis dans le conseil d'administration.

Ainsi fut fondée, comme on dit par ironie, « la maison Victoria Lesseps et C^{ie} ».

C'est une opération bien extraordinaire que celle qui rend un État actionnaire d'une grande affaire commerciale, et c'est une combinaison bien singulière que celle qui réunit dans un conseil d'administration deux sortes de membres dont les uns recherchent uniquement des gains pécuniaires et dont les autres, de par leur origine, cherchent surtout dans l'affaire des avantages politiques.

Cela est bien peu conforme aux traditions des États, aux principes des gouvernements et aux règles établies en matière de sociétés commerciales.

Pourtant, à la réflexion, cette situation n'a rien que de très naturel. Elle est l'expression même du double caractère politique et commercial que présentent de nos jours certaines grandes entreprises et celles-là, en particulier, qui se proposent l'exploitation des terres lointaines, prometteuses de richesses. Percer un isthme, établir une voie ferrée dans un pays neuf, y entreprendre les travaux nécessaires à sa prospérité, immerger un câble, prêter à un souverain les sommes dont il a besoin, voilà des entreprises où l'activité contemporaine a souvent déversé son trop plein et où elle a cherché la source de profits pécuniaires.

Mais on ne perce pas un isthme, on n'exploite pas un pays neuf, on n'immerge pas un câble sous-marin, on ne se rend pas créancier d'un souverain, sans agir profondément sur la situation politique des pays intéressés.

Il arrive que l'entreprise dépasse le but qu'elle s'était assigné. A partir de ce moment, des intérêts politiques sont en jeu et il importe aux gouvernements auxquels ressortissent les membres de l'entreprise, de contrôler les conséquences que celle-ci peut avoir, de les combattre ou de les orienter. L'introduction dans le conseil d'administration de ces entreprises de délégués officiels des gouvernements apparaît comme le moyen le plus efficace de sauvegarder et, au besoin, de favoriser les intérêts politiques mis en jeu.

Mais, le plus souvent, ce n'est pas un seul gouvernement qui sera intéressé à l'affaire. Dans le cas du canal de Suez, la France, autant que l'Angleterre, avait le droit de réclamer sa part dans la surveillance politique de la Compagnie universelle. S'il s'agit d'un pays à conquérir économiquement, ce seront toutes les puissances coloniales qui y seront intéressées, car le partage presque intégral des continents colonisables a causé la convergence des tendances expansionnistes sur les quelques territoires qui sont encore disponibles. Presque toujours plusieurs gouvernements auront simultanément, sur le même pays, des visées identiques dont l'exclusivité les rendra rivaux. Presque toujours aussi

ce pays aura attiré des entreprises privées de nationalités différentes dont l'action économique préparera à leurs gouvernements respectifs la possibilité d'une intervention politique.

Devant cette double situation : rivalité politique des gouvernements, rivalité économique de leurs nationaux, quelle conduite y aura-t-il lieu de tenir? Il y a d'abord les moyens violents. Mais les gouvernements hésiteraient à déclancher une guerre pour quelques kilomètres carrés de terre situés à des milliers de lieues de la métropole. Laisser agir la libre concurrence? Mais les gouvernements ne peuvent laisser à quelques-uns de leurs nationaux le soin d'exploiter librement un pays sur l'avenir politique duquel ils ont quelque motif de veiller. Chaque gouvernement interviendra donc pour diriger l'initiative de ses ressortissants et les soutenir au besoin contre les entreprises rivales? Mais cette méthode serait dangereuse. Le régime de la libre concurrence, qui est la règle des entreprises privées, serait éminemment dangereux, le jour où derrière ces entreprises privées, il y aurait le gouvernement. Ce serait s'exposer à la nécessité d'une solution violente qu'on avait voulu éviter. La situation est-elle donc sans issue?

L'expérience internationale en a trouvé une. La solution qu'elle a établie a été ébauchée dans l'histoire de la Compagnie du Canal de Suez. Celle-ci, depuis 1875, écrit en 1906 M. Lesage, « paraît devenir une grande institution internationale : Le Conseil d'administration a

maintenant un peu l'air d'une conférence diplomatique où seraient représentées les quatre nations dont le pavillon flotte le plus fréquemment au-dessus des eaux immobiles du canal : l'Angleterre, l'Allemagne, la France, la Hollande. On ne saurait donc s'étonner d'y voir le « commercial attaché » de l'ambassade britannique à Paris, sir Austin Lee ; ni comme représentant de la Hollande, M. Ruyssencœrs, secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage international de la Haye ; ni parmi les membres français, aux côtés du prince d'Arenberg, le comte Charles de Lesseps, qui fut dans sa jeunesse secrétaire d'ambassade ; le comte de Vogüé qui commença sa courte carrière diplomatique à Constantinople et au Caire ; le baron de Courcel, qui termina brillamment la sienne par l'ambassade de Londres ; M. le Chevalier, qui fut pendant plusieurs années délégué de la France à la Commission de la dette au Caire ; M. Casimir-Perier, qui est venu récemment apporter au Conseil l'autorité et le prestige du ministre des Affaires étrangères et du Président de la République qu'il fut » (1).

Ainsi s'était-on acheminé à la conception d'une exploitation du Canal de Suez par un syndicat représentant les grandes puissances maritimes de l'univers.

N'est-il pas possible de généraliser cette solution ? N'est-il pas possible, chaque fois que des intérêts diffé-

(1) Ch. Lesage, *L'achat des actions de Suez*, p. 212 et suiv.

rents se trouveront en présence, de créer des grandes compagnies où seront représentées les principales nationalités intéressées à l'entreprise ? Avec précision, quand il s'agit de l'exploitation d'un pays, n'est-il pas possible d'associer dans la même affaire les particuliers de nationalités diverses qui recherchent des profits et leurs gouvernements qui recherchent des avantages politiques ?

Remarquons tout de suite qu'il n'y a pas antinomie : les gouvernements ne recherchant le plus souvent la prédominance politique que pour permettre l'exploitation économique à leurs nationaux.

La collaboration des intérêts privés et des intérêts gouvernementaux de différentes nationalités apparaît donc comme la conséquence logique du caractère international et gouvernemental des grandes entreprises contemporaines.

Le jeu des deux principes, gouvernementalisation et internationalisation, qui ont agi sur les destinées de la Compagnie du canal de Suez, a donné lieu, depuis le début du ^{xx}e siècle, à des combinaisons diverses qui font l'objet de la présente étude. On voudrait, en faisant l'histoire des origines de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, de la Banque d'État du Maroc et de la collaboration franco-allemande au Maroc, montrer comment s'est constituée cette méthode internationale d'exploitation qui, dès 1905, a trouvé son expression dans la Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft et à laquelle un avenir prochain réserve peut-être des occasions d'applications intéressantes.

CHAPITRE II

La représentation des intérêts gouvernementaux de différentes puissances dans une société privée : les chemins de fer éthiopiens.

Si l'accord qui a fixé la situation internationale des chemins de fer éthiopiens est postérieur de quelques mois à l'acte d'Algésiras qui a créé la Banque d'État au Maroc, les origines de l'histoire de la Compagnie Impériale sont beaucoup plus lointaines que celles des rivalités financières au Maroc.

Ce serait une raison suffisante pour présenter en premier lieu l'affaire éthiopienne.

Mais celle-ci nous a paru en outre être la première phase logique de la méthode dont nous nous occupons. Comme pour le canal de Suez, une compagnie française s'est fondée qui se proposait de tirer des bénéfices d'une exploitation qu'elle espérait prospère ; le gouvernement britannique, secondé par le gouvernement italien, mesurant la portée politique de l'entreprise, a essayé de la confisquer à son profit ; mais, tandis que pour le canal de Suez le désintéressement complet de la France lui avait permis d'arriver à ses fins, il trouva

devant lui, dans l'affaire éthiopienne, le gouvernement français ; néanmoins, comme il avait réussi à britanniser en partie l'entreprise par l'intermédiaire de banquiers tout dévoués à sa cause, il parvint à lui faire reconnaître que les intérêts des Français et les intérêts de la France n'étaient pas seuls en jeu, mais que l'Angleterre, l'Italie et l'Éthiopie avaient aussi quelques droits à invoquer dans l'exploitation des chemins de fer existants ou éventuels de l'Empire abyssin.

Ainsi fut amenée la France à réserver à des délégués anglais, italiens et éthiopiens trois sièges dans le conseil d'administration d'une compagnie qu'elle avait prise en tutelle.

L'accord du 13 décembre 1906 a fait de l'exploitation des chemins de fer éthiopiens une entreprise gouvernementale et internationale, mais dans laquelle ni le contrôle gouvernemental (sauf pour la France) ni la participation internationale n'est réglé.

Depuis le milieu du xix^e siècle, trois puissances européennes, la France, l'Angleterre et l'Italie se sont établies sur les côtes de l'Éthiopie et ont cherché, par des moyens différents, à acquérir la prépondérance à l'intérieur du pays. L'établissement français des Somali a débuté par l'achat du territoire d'Obock, en 1862. En 1883, nous occupions la baie de Tadjourah. Dans la suite, grâce à une entente bienveillante avec le négus Ménélik, nous pouvions développer ce territoire assez

pauvre, mais qui peut servir de débouché naturel à une partie des riches provinces éthiopiennes. L'Angleterre, établie en Égypte, aux confins de l'ouest éthiopien, s'était emparée du Somaliland. L'Italie avait racheté, en 1862, le territoire qu'avait acquis, en 1869, dans la baie d'Assab, la compagnie italienne Rubattino, et, après une lutte malheureuse avec le négus, avait occupé la côte sud des Somali.

Mais la situation troublée de l'Éthiopie, état féodal et belliqueux, avait plusieurs fois inquiété les puissances établies sur ses côtes. L'Angleterre et l'Italie eurent longtemps à lutter contre l'armée puissante du négus, organisée à l'européenne, et elles n'étaient souvent parvenues à en triompher qu'à la faveur des guerres civiles qui désolaient l'Éthiopie. Ce n'est qu'en 1889, avec l'avènement de Ménélik, que le pays sembla vouloir entrer dans une ère de tranquillité prospère.

On eut alors le loisir de se rendre compte que l'Éthiopie était un pays riche qu'une administration sage et pacifique mettrait facilement en valeur. On apprit à connaître ses gisements miniers de houille, de fer, de soufre et d'or et à apprécier le commerce indigène qui a pour principaux objets le café, le bois précieux, les peaux.

La sécurité et la prospérité des établissements européens de la mer Rouge dépendaient donc de la situation politique et économique de l'Éthiopie à laquelle ils étaient adossés.

Le port de Djibouti a pour la France une valeur stratégique dont l'importance peut être comparée à celle de Gibraltar et d'Aden pour l'Angleterre ; c'est un point de ravitaillement indispensable à notre flotte qui assure la police de Madagascar, de l'Indo-Chine et de nos possessions polynésiennes : il ne faut donc pas qu'une menace vienne de l'intérieur. Mais Djibouti peut aussi devenir un port commercial actif : il suffit pour cela d'assurer l'écoulement des richesses de l'Éthiopie du côté de la colonie française.

Le voisinage de l'Éthiopie est une cause de faiblesse pour l'Égypte ; mais si l'Angleterre parvient à s'imposer auprès du négus, l'Éthiopie deviendra le complément naturel de la vallée du Nil, un réservoir important de richesses variées, et rendra plus productive la ligne que l'on projette du Cap au Caire.

Quant à l'Italie, malgré ses déboires et malgré les 7 millions que lui coûte annuellement l'Érythrée, elle comprend que cette colonie pourra lui rapporter des bénéfices le jour où l'Éthiopie lui sera ouverte.

Pour la France, pour l'Angleterre, pour l'Italie, l'Éthiopie était donc à conquérir. Mais on ne pouvait songer à une conquête violente : la puissance du négus était encore trop redoutable et aucun des États intéressés n'aurait permis à l'autre de s'établir irrémédiablement à Addis Abeba. Il ne pouvait s'agir que d'une conquête pacifique, d'une infiltration économique.

La France, en cette matière, avait depuis longtemps une situation privilégiée. Avant même que le gouvernement français commençât à se faire représenter officiellement en Éthiopie, ses nationaux jouissaient d'une grande considération auprès du négus qui écoutait volontiers leur conseil; c'était à un Français et à un naturalisé français qu'avait été accordée la concession d'un chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba; la colonie française en Éthiopie était la plus nombreuse et la plus distinguée. Mais notre politique devait indisposer contre nous le négus; après l'avoir engagé à notre suite dans le Haut-Nil, nous l'abandonnions devant l'Angleterre triomphante; nous faisions des avances compromettantes à un des plus puissants ras d'Éthiopie; nous essayions de façon maladroite de tirer parti de la guerre du Transvaal; dès 1894, nos agents s'appliquaient à discréditer les concessionnaires du chemin de fer français qui jouissaient de la considération de Ménélik.

L'Angleterre, au contraire, augmentait son influence à notre détriment; elle avait auprès du négus un agent énergique et avisé, M. John Harrington, qui, grâce à sa connaissance parfaite du pays, de ses ressources et de ses besoins, grâce à sa combativité et à son entêtement, fit réaliser de grands progrès à la cause anglaise dans le pays. Il s'était assuré le concours, à Addis Abeba, de deux puissants groupements financiers, l'« Oceana » qui avait en Égypte et au Soudan d'importants intérêts et avait pour habitude de s'immiscer dans les affaires d'un

pays par le moyen de sociétés filiales; et le groupe de Sir E. Cassel, fondateur de la banque d'Abyssinie et banquier particulier d'Édouard VII.

L'Italie travaillait également à réparer ses malheurs; ses intérêts étaient défendus avec adresse et persévérance à Addis Abeba par son ministre Ciccodicola dont l'influence auprès du négus croissait depuis 1897. Elle n'avait rien négligé pour s'assurer l'avenir : elle avait construit un chemin de fer de Massouah à Asmara et Gondar, et relié en 1904 par une ligne télégraphique Massouah à Addis Abeba; elle s'était acquis l'amitié de Ménélik en lui versant une forte annuité pour la protection de cette ligne en territoire éthiopien.

La lutte était donc engagée pour la conquête économique du pays : chaque puissance essayant de dominer le négus, mais chacune s'en défendant et accusant la voisine de le vouloir faire.

C'est au milieu de cet état d'esprit que prit naissance et se développa la question du chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba.

La construction d'une voie ferrée à travers l'Éthiopie était une des premières conditions d'une exploitation fructueuse du pays. Le vieux procédé du transport par caravanes était insuffisant pour les matières brutes; il était aussi bien incertain; il était coûteux et ne rapportait rien aux Européens. Une voie ferrée qui drainerait les richesses de l'intérieur vers la côte serait à la fois

une cause de prospérité pour le pays et une source de richesse pour la compagnie qui l'exploiterait.

Mais elle serait surtout un instrument merveilleux de domination. Sa seule construction serait de nature à donner au pays qui en serait chargé une prépondérance politique sur toute les régions traversées; les Ras ne résisteraient pas aux tentatives de corruption dont ils seraient l'objet; les indigènes, attirés par un salaire rémunérateur, payés par les blancs et travaillant sous leurs ordres, perdraient vite leur esprit d'indépendance; les fonctionnaires qui resteraient dans l'intérieur pour l'exploitation de la ligne, ingénieurs ou chefs de gare, exerceraient une influence sur les populations au milieu desquelles ils seraient appelés à vivre. La puissance à qui serait confié le soin d'établir la voie ferrée pourrait se vanter d'avoir entre les mains l'instrument le plus propre à asservir l'Éthiopie.

Ce fut la France à qui la bienveillance du négus valut de recevoir ce magnifique présent. Le 9 mars 1914, l'Empereur Ménélik donnait à M. Alfred Ilg, Suisse naturalisé Français, et postérieurement à un Français, M. Chefneux, l'autorisation de constituer, sous le nom de Compagnie Impériale d'Éthiopie, une compagnie ayant pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer allant de Djibouti à Harrar, de Harrar à Entotto, et d'Entotto au Kaffa et au Nil Blanc (art. 1).

Toute cette ligne de chemin de fer, en ce qui touche,

soit les études, soit les travaux à exécuter, soit les conditions diverses de construction, devait être divisée en trois sections : la première de Djibouti à Harrar, la deuxième de Harrar à Entotto, la troisième d'Entotto au Kaffa et au Nil Blanc. La convention de 1906 ne concernait que la ligne qui s'étendrait de Djibouti à Harrar (art. 2).

La concession devait avoir une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans à partir du jour où les travaux seraient terminés et où l'exploitation aurait commencé. Cette stipulation devait s'appliquer à chacune des sections (art. 3, § 1).

Cette concession entraînait à sa suite des conséquences d'un intérêt politique de premier ordre.

Sa Majesté le roi des rois d'Éthiopie concède à la Compagnie les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer sur tout le parcours de la ligne, avec les forêts, les mines et les eaux qu'ils contiennent, lesquels terrains seront mesurés et délimités. La largeur de la zone prise ainsi sur les terrains inoccupés sera de 1.000 mètres (art. 11).

Sa Majesté le roi des rois d'Éthiopie fera garder contre toute atteinte le chemin de fer et les aménagements de la voie. A cet effet, les soldats préposés à cette garde ainsi que leurs approvisionnements seront transportés gratuitement (art. 12).

La Compagnie du chemin de fer établira le long de cette ligne, et à ses frais, un fil télégraphique, et elle entretiendra les employés nécessaires à son fonctionnement. Le télégraphe construit par la Compagnie sera à la disposition du gouvernement éthiopien pour toutes les dépêches du service de l'État. Les dépêches des particuliers seront également reçues moyennant un prix qui sera ultérieurement fixé. Si le premier fil devient insuffisant, la Compagnie en établira un second à ses frais (art. 6, § 1).

Les droits de douane perçus à Harrar pour le compte de Sa Majesté n'étant jusqu'à ce jour que de 5 p. 100, et ne dépassant pas un million de francs, afin de hâter la construction du chemin de fer et d'assurer l'intérêt des capitaux engagés, Sa Majesté le roi des rois d'Éthiopie accorde à la Compagnie le privilège de prélever un droit de douane de 10 p. 100 sur toutes les marchandises montant ou descendant. Mais ce prélèvement, dont il est question dans cet article 9, sera réduit à 5 p. 100 lorsque les bénéfices nets de la Compagnie atteindront 2.500.000 francs (art. 9).

Sa Majesté le roi des rois d'Éthiopie donnera l'ordre que toutes les marchandises payant des frais de transport partant de Harrar ou venant de Djibouti soient désormais transportées par le chemin de fer (art. 10, § 1).

Il est convenu qu'aucune autre compagnie de chemin

de fer ne sera autorisée à construire des lignes concurrentes, soit des bords de l'Océan Indien et de la Mer Rouge jusqu'en Éthiopie, soit depuis l'Éthiopie jusqu'au Nil Blanc (art. 3, § 2).

Ainsi la compagnie concessionnaire recevait en pleine propriété un territoire relativement étendu qui, s'étendant le long de la voie ferrée, était appelé à devenir prospère ; elle disposait d'une partie des forces militaires du pays, mises à sa disposition par le négus, et était ainsi armée par le souverain même pour vaincre la mauvaise volonté possible des habitants ; elle possédait, grâce au fil télégraphique qu'elle était chargée de poser le long de la voie, un excellent moyen d'information politique et économique ; elle participait à la souveraineté du négus en ce qu'elle était autorisée à percevoir des droits de douane sur les marchandises transportées et jouissait d'un monopole pour les transports entre Harrar et Djibouti ; enfin elle obtenait l'assurance que son influence ne serait pas contrebalancée par quelque compagnie rivale.

En possession de la concession du négus, M. Chefnieux sollicita du gouvernement français l'autorisation de prolonger, dans le territoire de la colonie, la voie ferrée projetée.

Le 27 avril 1896, le ministre des Colonies lui envoyait une approbation de principe, se réservant d'approuver ultérieurement le tracé définitif à travers les possessions françaises.

Une société anonyme se constitua alors pour la construction et l'exploitation de la ligne sous la raison sociale « Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens ». Elle était exclusivement française; son siège social était à Paris, 28, rue de Châteaudun, et M. Chefneux était élu président du conseil d'administration.

Les travaux commencèrent dès 1896. Le 17 mars 1897 la compagnie était autorisée à percevoir sur le territoire de Djibouti le même droit que lui avait accordé le négus.

La société avait compté sur l'appui du gouvernement français. Elle espérait qu'en égard à l'importance de l'entreprise et à son intérêt patriotique, une subvention suffisante lui serait accordée qui lui permettrait de mener plus rapidement les travaux et d'avancer la date d'entrée en exploitation. Mais le gouvernement n'entendit pas l'appel de la Compagnie française. Mal informé par ses représentants officiels hostiles à l'entreprise, négligeant les avertissements des colons et des voyageurs, il ne seconda pas l'affaire. L'intervention du gouvernement était pourtant nécessaire; les frais étaient trop lourds et la rémunération trop lointaine pour une compagnie privée non soutenue. Péniblement, le 24 décembre 1901, la voie ferrée atteignait Dirédaoua, un village dans le désert, à 50 kilomètres d'Harrar, la ville la plus rapprochée, à 350 kilomètres d'Addis Abeba. Le 6 février 1902, le Protectorat de la Côte française des

Somalis avait accordé à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens une subvention de 500.000 francs pendant 50 ans à partir du 1^{er} juillet 1902, et le Parlement avait approuvé, par une loi en date du 6 avril 1902, la convention conclue à cet effet entre le protectorat et la Compagnie.

En échange de cette subvention, le gouvernement français qui, peu à peu, avait pris conscience de l'intérêt politique que pouvait avoir une ligne qui, partant de Djibouti, allait au cœur même de l'Éthiopie, réclama une modification des statuts destinée à placer la compagnie sous un contrôle permanent :

La compagnie concessionnaire devra, dans un délai de deux mois à partir de la date de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, modifier ses statuts actuels de façon qu'ils remplissent les conditions suivantes :

La société devra rester constituée sous le régime de la loi française et avoir son siège social à Paris, lequel ne pourra être transporté dans aucune autre ville.

Toute augmentation du capital social, ainsi que toutes émissions d'obligations ou tous emprunts, y compris ceux qui seront gagés par la subvention accordée par la présente convention, ne pourront être décidés ou contractés par la société qu'avec l'approbation du ministre des Colonies, après avis du ministre des Finances.

La société concessionnaire ne pourra, sans l'autorisation du ministère des Colonies, après avis du ministre

des Finances, engager directement ou indirectement une partie quelconque de son capital dans aucune autre entreprise autre que la construction et l'exploitation des lignes de chemins de fer qui lui sont actuellement concédées, ainsi que des services accessoires.

Tous les membres du conseil d'administration seront Français, sauf les dérogations spéciales qui seraient approuvées par les ministres des Colonies et des Affaires étrangères, et leur nomination sera soumise à l'agrément des dits ministres.

La nomination du directeur, ainsi que la désignation des représentants sur place de la société, seront soumises à l'agrément des ministres des Colonies et des Affaires étrangères qui pourront, pour un motif d'intérêt public, exiger le remplacement de ces agents.

Aucune modification des statuts ne pourra être soumise à l'assemblée générale des actionnaires qu'avec l'agrément préalable des ministres des Colonies et des Finances.

La cession temporaire ou définitive de tout ou partie des lignes concédées à la compagnie entre Djibouti et le cours de l'Aouach, avec ou sans les charges et avantages qui sont attachés à cette concession, soit par voie de vente, de fusion, d'apport, de location, d'affermage, soit par tout autre moyen, ne pourra, sous la réserve stipulée à l'article 18, être effectuée qu'après approbation préalable des ministres des Colonies et des Affaires étrangères, sur l'avis du ministre des Finances. Cette

interdiction s'appliquera même après la dissolution de la compagnie.

Les statuts modifiés comme il est dit ci-dessus seront, dans le délai de deux mois stipulé au présent article, notifiés au ministre des Colonies qui pourra requérir les nouvelles modifications qu'il jugera nécessaires en vue de l'application des dispositions de la présente convention (art. 5).

Aucune modification ne pourra être apportée au tracé et aux dispositions techniques actuellement adoptées par le chemin de fer entre Djibouti et Addis-Harrar, qu'après autorisation préalable du ministre des Colonies et dans le cas seulement où un motif d'ordre technique nécessiterait cette modification.

La société concessionnaire ne pourra, sous la réserve stipulée à l'article 18, décider ou autoriser la construction d'aucun embranchement venant se souder sur les lignes entre Djibouti et le cours de l'Aouach qu'avec l'autorisation des ministres des Colonies et des Affaires étrangères (art. 6).

C'étaient bien des exigences pour une subvention qui, outre qu'elle était insuffisante, était arrivée trop tard.

En effet, sa situation financière avait obligé la compagnie française à accepter, en 1900, le concours anglais. L'Angleterre ne s'était pas désintéressée de l'affaire du jour où la concession avait été accordée à des Français, et son représentant vigilant avait guetté le moment

propice où il pourrait intervenir pour dérober à la France le redoutable instrument de domination qu'elle n'estimait pas assez. Le groupe financier de l'Oceana achetait, en 1900, pour 8.125.000 francs d'actions et d'obligations de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens; il fondait l'International Ethiopian Railway Trust qui reçut en actif les 8.125.000 francs de titres de la Compagnie française. M. John Harrington n'attendait rien moins du trust qu'il absorbât la Compagnie française. Un administrateur de l'Oceana, le comte Chesterfield, en fut nommé président du conseil d'administration; un autre administrateur de l'Oceana, M. Ochs, fut nommé directeur; un administrateur de la Compagnie française fut nommé administrateur. L'International Ethiopian Rly Trust s'installa fortement en Egypte et entretint à Addis Abeba deux représentants dont l'un, le capitaine B. England, était l'ami personnel de sir Harrington.

Mais ce n'était pas tout. Les 8.125.000 francs que la compagnie avait touchés avaient été aussitôt dépensés et 350 kilomètres de voie ferrée restaient encore à construire. Devant l'indifférence du gouvernement français, la Compagnie française une seconde fois dut faire appel au concours anglais. Elle contracta une dette de 3 millions de francs auprès de l'International Ethiopian Railway Trust. Celui-ci imposa des conditions dont le but évident était de faire, à plus ou moins longue échéance, de la Compagnie française une compagnie

anglaise. D'après une clause du contrat, la compagnie s'engageait, dans le cas où elle ne pourrait rembourser sa dette au jour fixé, à verser au trust un nombre d'actions tel que celui-ci eût la majorité des actions de la Compagnie française entre les mains. Une autre clause avait pour but d'assurer à l'Angleterre, quoi qu'il arrivât, une part de la voie ferrée : le trust obtenait le droit de construire les 75 derniers kilomètres.

On comprend que l'intervention tardive du gouvernement français ait été inopérante : en 1905, l'International Ethiopian Railway Trust possédait pour plus de 15 millions d'actions et d'obligations de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens et la ligne n'aboutissait à rien — et elle devait être prolongée jusqu'à Addis Abeba !

La concession du tronçon entre Dirédaoua et la capitale éthiopienne avait été accordée à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens, mais le négus s'était réservé le droit d'en autoriser la construction au moment où on devrait l'entreprendre et d'approuver la combinaison financière qui lui serait proposée. La construction de ce tronçon va donner à l'affaire toute sa portée politique, en obligeant les gouvernements intéressés à intervenir là où des intérêts particuliers semblaient seuls être en jeu.

Ce sont les gouvernements qui vont agir officiellement. L'Angleterre, de son plein gré, a déjà agi par

l'intermédiaire de son représentant secondé par M. Ciccodicola; quant au gouvernement français, il a été amené par la force des choses à s'occuper de l'affaire, lorsqu'il a dû demander au Parlement une subvention pour procurer à l'entreprise des capitaux à des prix plus avantageux, grâce à une garantie d'intérêts. L'affaire fut donc portée sur le terrain diplomatique en même temps qu'elle suscita dans les métropoles de violentes polémiques de presse.

Le gouvernement français, comprenant tout l'intérêt qu'il y avait à garder à l'affaire son caractère français, mais reconnaissant les intérêts de fait et de droit que les Anglais et les Italiens y avaient acquis, et dont il lui était impossible de se débarrasser, offrait à chacune des puissances intéressées, Angleterre, Italie et Éthiopie, une place de délégué dans le conseil d'administration de la Compagnie française. Ainsi le caractère français de la compagnie aurait été maintenu en même temps que sauvegardés les intérêts anglais, italiens et éthiopiens.

Mais la proposition française sembla insuffisante; à Addis Abeba, les ministres anglais et italien s'efforcèrent de montrer au négus le danger que ferait courir à l'Éthiopie cette combinaison qui conservait la prépondérance française dans la société. Ils tenaient tout prêt un autre projet dont le Trust avait eu la première idée : on créerait une compagnie internationale qui absorberait la Compagnie française; on lui confierait l'achève-

ment et l'exploitation de la ligne. L'internationalisation ou la neutralisation de la société serait une garantie pour l'indépendance éthiopienne. Ce serait aussi une excellente affaire pour le Trust qui se débarrasserait dans des conditions exceptionnellement avantageuses des liasses d'actions et d'obligations qu'il avait acquises à vil prix de la compagnie aux abois. Celle-ci d'ailleurs trouvait également son compte dans la combinaison; et l'eût-elle trouvée désavantageuse que sa dépendance financière vis-à-vis du Trust l'aurait obligée encore à l'accepter. Aussi a-t-on vu cette compagnie française mener en France une campagne acharnée contre nos intérêts et s'unir à nos rivaux pour faire échouer à Addis Abeba les efforts du gouvernement français.

Celui-ci néanmoins prit une attitude ferme et repoussa le principe de l'internationalisation de la ligne. Interpellé au Sénat le 1^{er} et le 3 avril 1906, le ministre des Affaires étrangères fit à ce sujet des déclarations très nettes.

Le projet de l'internationalisation semblait ruiné. Mais M. John Harrington, qui pouvait toujours compter sur l'appui de ses nationaux et qui savait leur faire appel, trouva une autre combinaison. Il s'adressa à sir Ed. Cassel. Celui-ci était le fondateur de la banque d'Abysinie, filiale de la national Bank of Egypt. Il fournirait au négus l'argent nécessaire pour la construction de la section Dirédaoua — Addis Abeba : le Trust repasserait à la banque d'Abyssinie les actions et les obligations de la Compagnie française qui étaient en sa possession.

Ainsi serait complètement évincée en Éthiopie la société française et écarté le péril français.

Le 13 décembre 1906 était signé à Londres, entre les représentants des gouvernements français, anglais et italien, MM. P. Cambon, E. Grey et A. de San Giuliano, un arrangement destiné à régler les différends qu'avait suscités en Éthiopie l'action divergente des trois nations européennes, et en particulier l'affaire du chemin de fer éthiopien.

Après avoir posé en principe que « l'intérêt commun de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie est de maintenir intacte l'intégrité de l'Éthiopie, de prévenir toute espèce de trouble dans les conditions politiques de l'Empire éthiopien, d'arriver à une entente commune en ce qui concerne leur conduite en cas d'un changement de situation qui pourrait se produire en Éthiopie, et de pourvoir à ce que, de l'action des trois États, en protégeant leurs intérêts respectifs, tant dans les possessions britanniques, françaises et italiennes, avoisinant l'Éthiopie, qu'en Éthiopie même, il ne résulte pas de dommages préjudiciables aux intérêts de l'une quelconque des trois puissances », l'arrangement réglemente de la façon suivante la situation des chemins de fer éthiopiens :

ARTICLE 5. — Le Gouvernement français communique aux Gouvernements britannique et italien :

1° L'acte de concession du chemin de fer franco-éthiopien du 9 mars 1894.

2° Une communication de l'empereur Ménélik en date du 8 août 1904, dont la traduction est annexée au présent accord, et qui invite la Compagnie concessionnaire à construire le second tronçon de Dirré-Daoua à Addis Abeba.

ART. 6. — Les trois gouvernements sont d'accord pour que le chemin de fer de Djibouti soit prolongé de Dirré-Daoua à Addis Abeba, avec embranchement éventuel vers Harrar, soit par la Compagnie du chemin de fer éthiopien en vertu des actes énumérés à l'article précédent, soit par toute autre compagnie privée française qui lui serait substituée avec l'agrément du Gouvernement français, à la condition que les nationaux des trois pays jouiront pour les questions de commerce et de transit d'un traitement absolument égal à la fois sur le chemin de fer et dans le port de Djibouti. Les marchandises ne seront passibles d'aucun droit fiscal de transit au profit de la colonie ou du Trésor français.

ART. 7. — *Le gouvernement français prêterait son concours pour qu'un Anglais, un Italien et un représentant de l'empereur d'Abyssinie fassent partie du Conseil d'administration de la ou des compagnies françaises qui seraient chargées de l'exécution et de l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Addis Abeba. Il est stipulé par réciprocité que les Gouvernements anglais et italien prêteront leur concours pour qu'un poste d'administrateur soit également assuré dans les mêmes conditions à un Français dans toute société anglaise ou italienne qui*

aurait été formée ou se formerait pour la construction ou l'exploitation de chemins de fer allant d'un point quelconque en Abyssinie à un point quelconque des territoires voisins anglais ou italiens. De même, il est entendu que les nationaux des trois pays jouiront, pour les questions de commerce et de transit, d'un traitement absolument égal à la fois sur les chemins de fer qui seraient construits par des sociétés anglaises ou italiennes et dans les ports anglais ou italiens d'où partiraient ces chemins de fer. Les marchandises ne seront passibles d'aucun droit fiscal de transit au profit des colonies ou des Trésors anglais et italien.

Les trois puissances signataires sont d'accord pour étendre aux nationaux de tous les autres pays le bénéfice des dispositions des articles 6 et 7 relatives à l'égalité de traitement en matière de commerce et de transit.

ART. 8. — Le Gouvernement français s'abstiendra de toute intervention en ce qui concerne la concession précédemment accordée au delà d'Addis Abeba.

ART. 9. — Les trois gouvernements sont d'accord pour que toute construction de chemin de fer en Abyssinie, à l'ouest d'Addis Abeba, soit, dans la mesure où un concours étranger est nécessaire, exécutée sous les auspices de l'Angleterre. De même, les trois gouvernements sont d'accord pour que toute construction de chemin de fer en Éthiopie reliant le Bénadir à l'Érythrée, à l'ouest d'Addis Abeba, soit, dans la mesure où un concours étranger est nécessaire, exécutée sous les

auspices de l'Italie. Le Gouvernement britannique se réserve le droit de se servir, le cas échéant, de l'autorisation accordée par l'empereur Ménélik, à la date du 28 août 1904, de construire un chemin de fer du Somaliland britannique à travers l'Éthiopie jusqu'à la frontière soudanaise, à la condition toutefois de s'entendre au préalable avec les Gouvernements français et italien, les trois gouvernements s'interdisant de construire, sans entente préalable, aucune ligne pénétrant en territoire abyssin ou devant se raccorder aux lignes abyssines et de nature à faire concurrence directe à celles qui seront établies sous les auspices de l'une d'elles.

ART. 10. — Les représentants des trois puissances se tiendront réciproquement complètement informés et coopéreront pour la protection de leurs intérêts respectifs. Dans le cas où les représentants anglais, français et italiens ne pourraient pas se mettre d'accord, ils en référeront à leurs gouvernements respectifs et suspendraient, en attendant, toute action.

Cet arrangement est donc basé : 1° sur l'intégrité de l'Empire éthiopien ; 2° sur l'égalité de traitement des nationaux des trois puissances signataires ; 3° sur la reconnaissance de zones réservées à chacune d'entre elles ; 4° sur la participation de chacun des gouvernements à l'administration des compagnies de chemin de fer existantes ou éventuelles.

C'est ce dernier point qu'il nous importe de souligner.

Faute d'avoir pu absorber une compagnie privée dont ils sentaient l'importance politique et dont ils pressentaient l'influence sur l'avenir économique de l'Éthiopie auquel ils étaient intéressés, les gouvernements britannique et italien sont parvenus à imposer à la France leur participation dans cette société.

Le gouvernement français, qui s'était préoccupé, lors du contrat du 6 février 1902, de maintenir le caractère purement français de la compagnie et de son conseil d'administration, était contraint de faire entrer dans son sein un Anglais, un Italien et un Abyssin qui, représentant dans la société les intérêts gouvernementaux des puissances rivales de la France, auraient pour rôle de veiller à la stricte observation de l'arrangement du 13 décembre 1906 et de faire profiter leurs gouvernements de tous les avantages que la ligne était susceptible de fournir.

La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens s'était d'ailleurs mal accommodée du contrat de 1902 et n'avait pas trouvé dans la subvention annuelle de 500.000 francs une compensation suffisante aux exigences du gouvernement. En vue de faire face à ses obligations financières, elle dut, par plusieurs fois, recourir à l'emprunt et passer outre à l'interdiction qui lui fut faite par le ministre des Colonies d'augmenter son passif, contrevenant ainsi aux dispositions du § 3 de l'article 5 de la convention. En outre, la compagnie donna en gage à son prêteur, pour garantir le rembour-

sement des emprunts, les biens meubles et immeubles qu'elle possédait à Dirré-Daoua ainsi que la ligne elle-même, sur une longueur de 60 kilomètres, violant ainsi une convention de 1908. Pour ces motifs, un décret du 8 décembre 1908 déchu la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens en liquidation de la concession qui avait fait l'objet de la convention de 1902.

Une société s'était formée, dès le début de 1908, pour continuer les travaux et l'exploitation de la ligne, sous le nom de Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien de Djibouti à Addis Abeba ; elle avait son siège social à Paris et avait pour président M. Ernest Roume, pour administrateur délégué M. Octave Homberg.

Le 30 janvier 1908, l'empereur Ménélik lui avait transféré l'acte de concession donné en 1894 à M. Ilg et cédé par ce dernier à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens. L'acte de transfert rappelait l'engagement pris par le gouvernement le 13 décembre 1906 ; le conseil d'administration devait comprendre un représentant du gouvernement éthiopien ; en cas de désaccord entre la Compagnie et le gouvernement éthiopien, on devait avoir recours à l'arbitrage.

Le 6 mars 1909, une transaction intervenait entre l'État français et l'ancienne Compagnie.

Celle-ci, qui avait engagé des recours devant le Conseil d'État et le conseil du contentieux administratif de la côte française des Somalis, à fin d'annulation du décret du 8 décembre 1908, s'engageait à s'en désister

et abandonnait un certain nombre de droits, titres et créances à la nouvelle compagnie concessionnaire. En retour, l'État français réservait un cinquième du capital actions de la nouvelle société aux ayants droit de la Compagnie impériale qui voudraient souscrire, inscrivait à la charge de la nouvelle firme concessionnaire le versement à la Compagnie impériale de 99 annuités de 610.748 fr. 10, payables annuellement et en garantissait le paiement en cas de défaillance. Ainsi, le gouvernement français favorisait l'entrée dans la nouvelle société des intérêts anglais qui étaient en majorité dans l'ancienne compagnie.

Ayant ainsi ménagé à la nouvelle société la possibilité d'une exploitation paisible, le gouvernement français conclut avec elle, le 8 mars 1909, un contrat fixant les conditions de la concession, le régime de la construction et celui de l'exploitation.

La compagnie devait se constituer au capital de 17.300.000 francs, dont 15 millions en actions versés en espèces et 2.300.000 francs en actions complètement libérées, attribuées à Ménélik (art. 3).

Elle devait rester constituée sous le régime de la loi française et ses statuts ne pouvaient être modifiés sans autorisation du ministre des Colonies d'accord avec le ministre des Finances (art. 2).

Elle était tenue de verser à la compagnie en liquidation les quatre-vingt-dix-neuf annuités de 610.748 fr. 10 visées par la transaction du 6 mars (art. 3 *bis*).

Elle recevait la concession de l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à la frontière éthiopienne et l'agrément du gouvernement français pour recevoir de Ménélik la concession de la partie de la ligne allant de la frontière éthiopienne à Addis Abeba, concession qu'elle avait obtenue le 30 janvier 1908 (art. 1^{er}).

La convention réglait ensuite avec un soin méticuleux les conditions techniques de l'exécution, les conditions financières et le contrôle de la construction et de l'exploitation.

L'État français s'engageait, à partir de la troisième année, à couvrir l'excédent sur les recettes des dépenses réelles d'exploitation jusqu'à ce que les recettes soient remontées à 3.000 francs par kilomètre, lorsque pendant deux années consécutives la recette brute kilométrique aurait été inférieure à cette somme.

Une loi du 3 avril 1909 ratifia cette série d'accords. Ainsi a été amené le gouvernement français à présider à la construction, à régler le fonctionnement et à garantir les intérêts d'une société qui, sous le contrôle de représentants anglais, italien et éthiopen, poursuit, dans l'Ouest africain, une œuvre d'exploitation économique et obtient, par contre-coup, des résultats politiques, par la pénétration politique du pays. La Chambre, en votant la loi du 3 avril, qui maintenait le caractère français de l'entreprise, avait compris clairement à ce moment que l'avenir économique de la France en Éthiopie ne pouvait avoir d'assise plus ferme. Elle ne

voulut pas en compromettre la solidité par un désintéressement dont la moindre conséquence eût été de faire tomber en des mains étrangères la construction de la ligne jusqu'à Addis Abeba. Mais pour avoir mis plus de quatorze ans à comprendre cette vérité, le gouvernement français avait dû consentir à faire la part aux intérêts anglais et italiens et renoncer en Éthiopie à l'influence exclusive à laquelle il aurait pu prétendre.

Après toutes les difficultés qui ont rendu si mouvementée l'histoire des chemins de fer éthiopiens, la nouvelle compagnie a obtenu des résultats satisfaisants (1). Au mois de mai 1915, la ligne a atteint son point terminus Addis Abeba. Depuis le 1^{er} janvier 1903, la section Djibouti-Diré-Daoua était ouverte à l'exploitation.

Le trafic sur ce dernier parcours était, en 1903, de 5.330 tonnes. Il s'est élevé successivement à :

12.315 tonnes en 1908.

15.030 tonnes en 1909.

17.200 tonnes en 1910.

De 1907 à 1912, les recettes effectuées par cette même section ont été de :

1907....	1.291.262 francs.	1910....	2.199.562 francs.
1908....	999.998 »	1911....	2.724.849 »
1909....	1.242.925 »	1912....	2.261.083 »

(1) V. Pierre Alype, p. 85.

La France a tiré de la construction de la ligne un avantage immédiat. « On constate un fait, écrit M. Hugues le Roux, quand on dit que c'est le chemin de fer franco-éthiopien qui a créé Djibouti ! (1) ». Djibouti a été peuplé par un personnel qui fut immédiatement nombreux ; l'arrivée dans cette ville des richesses drainées en Éthiopie par la voie ferrée a favorisé le développement de son port. Elle a succédé à Obock comme capitale de la possession française. Elle possède aujourd'hui une population de 12.000 habitants, dont 500 Européens, et est devenue un point important de relâche pour notre flotte de l'océan Indien.

Mais la Compagnie du chemin de fer franco-éthiopien a fait une œuvre plus grande encore. Elle a su ménager aux gouvernements dont elle relevait une influence politique dont nous cueillons actuellement les fruits. En se conciliant les populations, en ouvrant, par exemple, à Diré Daoua, un hôpital aux habitants de la ville, en utilisant pour ses travaux un personnel indigène, en associant à son développement le gouvernement éthiopien, elle n'a pas peu contribué à tenir en échec les tentatives allemandes et autrichiennes faites dès le début de la guerre pour soulever contre les alliés la nation éthiopienne.

(1) H. Le Roux, *Ménelik et nous*, chez Per Lamm.

CHAPITRE III

La fusion des intérêts internationaux et le contrôle gouvernemental international : La Banque d'État du Maroc.

Dans le cas du canal de Suez et dans le cas des chemins de fer éthiopiens, nous avons vu un ou plusieurs gouvernements s'immiscer dans les affaires d'une société commerciale en raison des intérêts politiques que celle-ci comportait. L'histoire de la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens nous a montré comment une entreprise d'abord privée et purement française s'est peu à peu gouvernementalisée et internationalisée. Mais cette transformation s'est faite de façon discrète : la société qui exploite aujourd'hui la ligne de Djibouti à Addis Abeba conserve une façade française et son conseil d'administration ne comporte pas d'organe spécial chargé de veiller aux intérêts gouvernementaux en présence.

A ce double point de vue, la Banque d'État du Maroc est une application plus complète et plus perfectionnée de la méthode d'exploitation internationale et gouvernementale.

Simultanément, des financiers français, allemands,

anglais et espagnols ont cherché à tirer parti de la situation embarrassée du maghzen ; les efforts qu'ils ont faits en vue d'obtenir du gouvernement chérifien les avantages qu'ils convoitaient ont été soutenus et appuyés par leurs gouvernements respectifs. Lorsqu'en 1906 les diplomates s'assirent autour de la table d'Algésiras, ils se trouvaient en présence d'une situation extrêmement compliquée, d'intérêts certains et de droits acquis dont l'opposition avait entraîné des conflits auxquels il importait de mettre fin pour l'avenir ; et ce n'étaient pas seulement les droits acquis de leurs nationaux qu'ils avaient à concilier, mais c'étaient aussi les intérêts politiques de leurs gouvernements, intérêts également jaloux et également rivaux.

En effet, l'appui financier à donner au maghzen n'est pas seulement une question d'opérations fructueuses pour les banques, c'est surtout une question politique qui intéresse au plus haut point le gouvernement chérifien et toutes les puissances établies au Maroc. « La situation politique du maghzen tenait en deux mots : sans argent, pas de soldats, car, faute de solde, on déserte ; et sans soldats, pas d'argent, car l'impôt ne rentre que si on le perçoit ».

Il s'agissait donc de doter le maghzen d'un instrument financier qui lui permit de maintenir dans le pays le bon ordre nécessaire à la sécurité et à la prospérité des colonies européennes.

Cet instrument était à créer ; les diplomates d'Algé-

siras ont décidé qu'une société serait constituée pour la composition de laquelle ils ont eu à examiner le bien-fondé des intérêts et des droits en présence, et pour le fonctionnement de laquelle ils ont eu à prévoir un organe spécial d'essence gouvernementale chargé de représenter dans le sein de la société les intérêts politiques des puissances qui avaient décidé de la constituer; la Banque d'État du Maroc est une association officielle d'intérêts privés internationaux chargée d'une mission politique de tout premier ordre, que la rivalité des puissances les empêchaient de confier à une seule d'entre elles.

SECTION PREMIÈRE

LES RIVALITÉS FINANCIÈRES AU MAROC

En octobre 1902, le maghzen, poussé par des besoins pressants si on en juge d'après sa grande hâte à conclure l'affaire, contractait à Fez un emprunt de 7 millions et demi de francs avec le représentant de la Société française des établissements Gautsch.

L'intérêt était fixé à 6 p. 100, l'amortissement devait commencer la deuxième année. Mais à cette époque, les imprudences du sultan provoquèrent, dans certaines régions du Maroc, l'explosion d'un mécontentement latent. Un mouvement insurrectionnel se produisit dans la région de Taza et souleva de grosses inquiétudes. Les établissements français avec lesquels M. Gautsch était

entré en rapports pour le placement de l'emprunt marocain s'alarmèrent de la situation, et semblèrent hésiter à poursuivre l'affaire. Comprenant l'intérêt politique qu'il y avait pour la France à consentir l'emprunt au maghzen, M. Delcassé intervint pour décider les établissements français à persévérer dans l'exécution du contrat. Cette intervention officielle vainquit les hésitations des établissements privés : la somme fut effectivement avancée au sultan en janvier 1905, et notre ministre des Affaires étrangères ne manqua pas de signaler au ministre de la République française à Tanger l'intérêt qu'il y aurait à faire valoir auprès d'Abd-el-Aziz l'amitié sincère et agissante de la France qui s'était affirmée dans une heure difficile.

Un trimestre ne s'était pas écoulé que le Maghzen faisait appel aux établissements anglais. Le 2 avril 1903, M. Saint René Taillandier recevait confirmation de son collègue britannique que les banques anglaises Cassel et Stern avaient consenti au sultan une avance de même somme et aux mêmes conditions que l'emprunt conclu par la Société des établissements Gautsch.

Trois mois après, en juillet, ce sont les banques espagnoles, associées en vue d'un emprunt marocain, qui prêtent au Maghzen 10 millions de pesetas.

Mais ces emprunts trop fréquents étaient encore insuffisants. Au début de janvier 1904, le sultan ressentit l'impérieuse nécessité de conclure une affaire de plus grande envergure afin de se procurer les ressources

indispensables pour les besoins les plus pressants de son gouvernement : les Mehallas chérifiennes, par suite du non paiement des soldes, étaient à la veille de se dissoudre ; pour obtenir les fonds nécessaires, le sultan demanda la livraison de nouvelles quantités de monnaies d'argent, et envoya dans tous les ports de l'Empire des fonctionnaires spéciaux ayant pour mission de faire verser les sommes dues par les gouverneurs des tribus les plus propères du littoral : cette tentative ne pouvait guère aboutir qu'à ranimer et à généraliser l'agitation. Dans cette détresse, le sultan songea à la France : il chargea son ministre des finances d'entrer en pourparler avec le correspondant à Tanger de la Banque de Paris et des Pays-Bas en vue de la conclusion d'un emprunt auprès de cet établissement. Se souvenant de la bienveillante intervention de la diplomatie française, lors de la conclusion du premier emprunt, il écrivit lui-même, contrairement à l'usage adopté, à notre ministre à Tanger, M. Saint-René Taillandier, une lettre dont voici le paragraphe essentiel :

« Conformément aux liens d'amitié qui unissent notre gouvernement à votre puissant État, nous avons autorisé notre serviteur (Bennis) à traiter cette question avec le correspondant de la banque de Paris et des Pays-Bas *par vos soins et par votre intermédiaire*, jusqu'à ce que l'affaire soit conclue, en raison de l'appui et de la sollicitude que vous apportez dans tout ce qui intéresse nos affaires en en aplanissant les difficultés, et cela grâce à

votre bonne intervention, établie sur les principes de l'amitié et les liens de l'intimité ».

Cette lettre, comme le constate M. Saint-René Talandier, constitue la démarche la plus significative que le maghzen puisse faire pour obtenir le concours du gouvernement de la République.

Celui-ci, une première fois, avait agi de son propre mouvement lorsqu'il s'était agi, en 1903, de vaincre les hésitations des établissements Gautsch, dont le refus d'avancer les sommes promises aurait pu avoir des conséquences politiques désastreuses. Cette fois, il est sollicité d'agir auprès d'une banque privée afin d'obtenir d'elle un emprunt nécessaire au maintien de la paix à l'intérieur de l'Empire.

Le gouvernement ne manqua pas de répondre à l'appel du sultan. Dès le mois de mars 1904, les pourparlers pouvaient être entamés entre le maghzen et la Banque française. Notre diplomatie ne se bornait pas à rapprocher les deux contractants. Elle intervenait encore dans la discussion du contrat (1) : M. de Saint-Aulaire, alors en mission à Fez, s'est employé, sur les instances réitérées du maghzen, à faire régler dans un sens favorable aux vues du gouvernement chérifien la question des achats de change et à ne pas les laisser à la seule décision du représentant des banques. En outre, notre agent a accordé au maghzen ses bons offices dans la rédaction des formules relatives à la garantie de l'em-

(1) *Livre Jaune*, I, 162.

prunt et aux sanctions prévues en cas d'inexécution du contrat. Plus tard, lorsque le contrat aura été signé, Si Abdesselam Tazi, ministre des Finances marocain, écrira à notre représentant à Tanger pour le prier de remercier notre ministre des Affaires étrangères, M. Delcassé, du concours prêté au maghzen, et il reconnaitra que, sans la présence du délégué français et du Fequih à Fez, et sans l'aide qu'ils ont apportée dans la révision et la rédaction claire et définitive du contrat, les pourparlers avec les délégués des banques eussent échoué.

C'est donc en mars 1904 que les négociations furent entamées entre les banques françaises et le maghzen. Il s'agissait de fournir au gouvernement chérifien les ressources nécessaires pour parer à ses besoins les plus pressants et à le libérer de la charge des emprunts antérieurs conclus à des intérêts de 6 p. 100 sans compter les commissions de banque. Le 12 juin 1904, le contrat était conclu entre M. G. Zangarussiano, fondé de pouvoirs de la Banque de Paris, et les ministres marocains des Affaires étrangères et des Finances, habilités par un firman spécial du sultan en date du 1^{er} juin.

Les banques contractantes, au nombre de onze (1), consentaient au maghzen un emprunt de 62 millions et

(1) Banque de Paris et des Pays-Bas; Comptoir d'Escompte de Paris; Société Générale; Société marseillaise de Crédit industriel; Société générale de Crédit industriel et commercial; Banque française pour le commerce et l'industrie; Banque Impériale ottomane; Crédit algérien; Banque J. Allard et C^{ie}; Banque de l'Indo-Chine; Banque de l'Union parisienne.

de mi, produisant un intérêt de 5 p. 100 et pris ferme à 80 p. 100. L'amortissement devait en être effectué en trente-six années. L'emprunt était garanti par la totalité des revenus des douanes du maghzen.

Le contrat visait à donner au consortium français auprès du sultan la situation de prêteur unique.

L'article 25 du contrat décide que les fonds réalisés devront, en premier lieu, servir à rembourser les trois emprunts français, anglais et espagnol, y compris les intérêts à la date de ce remboursement. Ainsi, le maghzen n'aura plus affaire qu'à un prêteur : au consortium français ; celui-ci, grâce au remboursement des emprunts antérieurs, ne sera pas gêné dans ses opérations. Les porteurs de l'emprunt espagnol acceptèrent, le 21 juin, le remboursement anticipé de l'emprunt et la participation offerte par la Banque de France et les Pays-Bas.

Mais le consortium français ne s'est pas contenté de se débarrasser de ses anciens concurrents ; il a essayé de faire écarter ceux qui pourraient se présenter pour l'avenir ; l'article 33 du contrat reconnaît expressément aux banques françaises un droit de préférence en matière d'emprunt, de frappe de monnaie, d'achats ou de ventes d'or et d'argent.

D'autre part, la garantie accordée par le maghzen sur les douanes entraîne pour le consortium un droit d'ingérence dans un service important de l'Empire ; les banques françaises désigneront un représentant en qualité de délégué des porteurs de titres, qui installera

des agents dans chacun des ports de l'Empire. Ces agents, chargés du service de l'emprunt dans les douanes chérifiennes, exerceront un contrôle sur la gestion des oumanas qui restent chargés d'appliquer les tarifs douaniers et de les percevoir; ces agents sont placés sous la protection de la légation française. Enfin, l'article 33 n'est pas dirigé contre les concurrents seulement, mais aussi contre le maghzen; il met celui-ci sous la tutelle financière du consortium en l'obligeant à lui faire part de tous ses projets financiers.

Ainsi, le consortium français a obtenu par son contrat du 12 juin un double avantage : 1° il a écarté ses concurrents étrangers; 2° il a entamé la souveraineté convoitée du gouvernement chérifien. Visiblement derrière le consortium français, il y a le gouvernement français; et l'emprunt de 1904 a été une excellente affaire pour notre politique.

Le succès était même trop grand pour qu'il n'incitât pas de jalousies. En fait, des bruits ne tardèrent pas à circuler d'après lesquels le maghzen aurait été en pourparlers avec des maisons allemandes pour une vaste combinaison financière. Longtemps le gouvernement chérifien opposa des dénégations persistantes aux questions qui lui furent posées à ce sujet, mais le 2 août 1905, le ministre des Finances du sultan se décida à faire des aveux incomplets. Il ne s'agissait pas, suivant Cheikh Tazi, d'un emprunt, car le maghzen entendait respecter

la clause de préférence inscrite au profit des banques dans le contrat de l'emprunt de 1904. En fait, on savait que le maghzen faisait recenser ses biens du littoral et tout laissait supposer que l'opération aurait consisté en une vente à réméré des propriétés du maghzen voisines de la mer. Non seulement de bonne foi on ne pouvait nier qu'il y eût là une infraction de l'article 33 du contrat de 1904, mais on pouvait à juste titre s'alarmer des agissements de l'Allemagne. Sans doute, le gage consenti ne comportait guère qu'une avance d'une douzaine de millions. Mais la gravité de l'atteinte qu'une pareille opération porterait à nos intérêts résulterait plus encore de l'importance politique et économique du gage que de l'importance de la somme prêtée. Il est superflu en effet d'insister sur le parti que l'Allemagne pourrait tirer de sa mainmise sur des domaines étendus situés à proximité des villes de la côte.

L'importance politique de la question amena le gouvernement français à s'en occuper et à intervenir par la voie diplomatique pour obtenir que l'article 33 du contrat de 1904 fût respecté ; des pourparlers diffus s'engagèrent alors entre Tanger, Paris et Berlin. Après les demi-aveux et les réticences des télégrammes échangés presque quotidiennement, on put se faire de la question une idée approximative.

Relativement à l'article 33, le gouvernement allemand, n'ayant pas participé au contrat d'emprunt, soutint la prétention que cette clause ne le concernait pas ;

que d'ailleurs il ne s'agissait que d'un crédit de banque de courte durée ; qu'au surplus, le monopole accordé au consortium français constituait une mainmise sur les finances marocaines ; ce qui serait en contradiction avec les arrangements du 8 juillet.

Le gouvernement allemand ne laissait pas pourtant que d'être gêné par cette clause et le sous-secrétaire d'État des Affaires étrangères en Allemagne, M. de Mühlberg, n'avait pas manqué d'insinuer qu'il ne s'agissait pas, sans doute, d'un emprunt proprement dit, mais d'une opération d'un autre caractère. Or, c'est justement du caractère de cette opération que la France, au cours des pourparlers, s'inquiéta. Il s'avérait, en effet, que l'emprunt serait gagé par les biens du Maghzen situés à proximité de Tanger et d'un ou de deux autres ports. Cette opération était considérée par les hommes d'affaire comme ayant surtout pour objet de masquer des visées politiques sur le littoral marocain ; à l'exception de biens peu importants situés dans l'enceinte ou dans le voisinage immédiat des ports, les propriétés du Maghzen étaient en effet impropres à toute exploitation fructueuse. Aussi M. Rouvier priait-il, le 13 août 1905, notre ambassadeur à Berlin, M. Bihourd, de faire remarquer au gouvernement allemand que la constitution d'un pareil gage aurait un caractère politique et soulèverait dès lors non moins d'objections que les concessions économiques ou administratives que, d'après la note du prince de Radolin du 4 août, le gouverne-

ment impérial aurait interdit aux banques allemandes de stipuler. Le 17 août, M. Rouvier revient sur la question : « M. Radolin m'a dit que le gouvernement impérial avait interdit au groupe allemand de stipuler des concessions économiques et administratives et qu'il ne pouvait s'agir que d'une affaire privée ; mais on ne peut contester que l'affaire a pris un caractère politique. Ce serait, en effet, porter une atteinte sérieuse à l'indépendance du sultan que de laisser prendre en gage, dans des proportions notables, le domaine privé de l'État. On a fait valoir que les biens engagés ne se prêteraient sans doute pas à une exploitation très fructueuse ; ce serait un motif de plus de penser que l'opération projetée a une portée politique. La situation des biens offerts en gage pourrait enfin soulever au même point de vue les plus grandes objections ».

L'emprunt avait d'ailleurs un autre danger. Correspondant à une annuité du revenu des douanes marocaines, il permettrait au sultan de retarder son acquiescement à l'œuvre de la conférence qui allait bientôt s'ouvrir, d'entraver le programme de réforme et de reprendre pendant un nouveau délai sa politique de gaspillage et d'insouciance du lendemain. Un tel résultat était évidemment désiré par l'Allemagne, dont le représentant à Fez, le comte de Tattenbach, employait toute son habileté pour faire prévaloir auprès du sultan les intérêts de ses nationaux.

Les conséquences politiques de la combinaison alle-

mande apparaissaient d'autant plus dangereuses au gouvernement français, que les discussions engagées à ce sujet montraient chaque jour avec plus d'évidence la participation de la diplomatie allemande à l'affaire. Dès le 4 août 1905, le prince de Radolin reconnaissait que les avances projetées avaient été non demandées par le sultan mais offertes ; en faisant valoir que le gouvernement impérial était intervenu pour empêcher les banques allemandes de faire dépendre l'emprunt de concessions économiques ou administratives, il reconnaissait implicitement que son gouvernement avait été mêlé à l'affaire avant même que des offres ne fussent faites au sultan (1). D'autre part le secret dans lequel l'affaire fut engagée, le mystère qui continua à l'entourer et la circonstance que les offres émanaient de banques notoirement en rapport avec le gouvernement impérial, tout démontrait que les négociations n'avaient pu se poursuivre sans la participation directe ou indirecte du gouvernement impérial et particulièrement du comte de Tattenbach, alors à Fez auprès du sultan. Dans un entretien du 14 août avec M. Bihourd, M. de Mühlberg ne tenta pas de nier la participation de son gouvernement à l'opération. Il avait donné quelques jours plus tôt l'assurance que des instructions formelles avaient été de nouveau envoyées au comte de Tattenbach, l'invitant à

(1) Note remise par le prince de Radolin le 4 août 1905, *Livre Jaune*, I, 262.

rester étranger à toutes les démarches allemandes ; mais il avait avoué n'avoir pas encore reçu les explications de son représentant à Fez.

Ainsi il apparaissait clairement que le gouvernement allemand avait, sinon conçu, du moins favorisé une combinaison financière qui poursuivait un triple but politique : 1° faire échec au monopole financier que la France avait acquis par le contrat de l'emprunt de 1904 ; 2° s'assurer la possession de vastes territoires ayant une importance stratégique ; 3° permettre d'ajourner la réunion de la conférence et de retarder le règlement de la question marocaine.

L'opinion publique en France s'énervait : le gouvernement allemand montrait une mauvaise humeur dans la préparation de la réunion de la conférence. Le 29 août, le sous-secrétaire d'État par intérim, comte de Pourtalès, se dérobaît aux questions que M. Bihourd lui posait nettement au sujet de l'emprunt. Le 4 septembre, c'était le prince de Bülow qui, sollicité par notre ambassadeur, se contentait de déclarer que les négociations de l'emprunt seraient suspendues jusqu'à l'ouverture des travaux de la conférence, se refusait à donner une réponse précise et se bornait à annoncer l'envoi auprès de M. Rouvier du Dr Rosen, ministre d'Allemagne à Tanger, avec mission de s'entendre avec le gouvernement français sur les points du programme de la conférence qui avaient fait naître des divergences de vues entre les deux gouvernements. A Paris,

M. Révoil, ministre plénipotentiaire en mission, fut chargé de se mettre en rapport avec le Dr Rosen. Le 28 septembre 1905, les commissaires des gouvernements français et allemand tombaient d'accord sur la rédaction d'une note, où la question de l'emprunt et celle du port de Tanger étaient réglées à part.

En ce qui concerne l'emprunt, on aboutissait à une double transaction : la France reconnaissait implicitement que l'opération financière projetée n'était qu'une « avance de courte durée », non assujettie par conséquent à l'article 33 du contrat d'emprunt. L'Allemagne, de son côté, consentait au consortium des banques françaises une participation de moitié, à charge pour celles-ci d'intéresser les banques anglaises et espagnoles dans la part qui leur était réservée.

Mais la question perdait singulièrement de son importance par ce fait que le jour même un accord était signé entre M. Rouvier et le prince Radolin, ambassadeur d'Allemagne à Paris, qui prévoyait la création, par la conférence internationale qui devait se réunir, d'une Banque d'État au Maroc. Et la note concertée des deux commissaires français et allemand prévoyait que l'avance à courte durée, consentie par les consortiums français et allemand, serait remboursable sur le prochain emprunt ou par les voies et moyens de la Banque d'État dont la création figurait au programme de la conférence.

Ainsi, ni la France ni l'Allemagne n'étaient parvenues à s'assurer au Maroc l'avantage politique qu'elles avaient

prétendu acquérir isolément. La diplomatie française avait été impuissante à faire respecter le privilège que conférait au consortium français l'article 33 du contrat d'emprunt. Mais le gouvernement allemand voyait de son côté s'évanouir les espérances qu'il avait fondées sur le gage qu'avait pu se faire promettre le consortium allemand : il lui fallait le partager avec la France. La France avait espéré s'être assuré à elle seule le monopole financier au Maroc : elle se voit contrainte à partager avec l'Allemagne, l'Angleterre et l'Espagne une opération dont elle n'a pas même eu l'initiative. Il était devenu évident que les États établis au Maroc ne toléreraient pas que l'un d'eux poursuivît une politique financière divergente. C'est dans cet esprit que fut conçue l'idée d'une Banque d'État du Maroc.

SECTION II

LA QUESTION DEVANT LA CONFÉRENCE D'ALGÉSIRAS

Lorsqu'avait été conclu, en 1904, l'emprunt de 62 millions et demi, le mandataire de la Banque de Paris, à Fez, avait sollicité au nom du consortium français la concession d'une Banque d'État. Mais le Maghzen avait compris que cette affaire présentait un intérêt politique trop grand pour qu'elle pût être examinée avec le représentant du syndicat des banques : il pensa que l'intervention du ministre de France s'imposait et Si Abdessalan Tazi écrivit à M. Saint-René Taillandier

une lettre dans laquelle il s'exprimait ainsi au sujet de la Banque d'État : « Nous avons répondu au délégué des banques que, s'il désire cette création, la demande en sera faite par votre intermédiaire et vous êtes juge du moment opportun pour la formuler ».

Le gouvernement ne se rendit pas immédiatement à l'invite du maghzen; il comprit sans doute lui aussi que la création d'une banque d'État au Maroc était un acte d'une trop grande portée politique pour qu'elle pût se faire sans l'assentiment des autres puissances intéressées; on attendit que l'occasion fût donnée de leur faire part de ces intentions. Dans le projet de programme des questions à soumettre à la conférence qu'il envoya le 1^{er} août 1905 au prince de Radolin, M. Rouvier exposa la nécessité de trouver un organisme financier nécessaire à l'organisation d'une bonne police, à une perception régulière de l'impôt et à un développement de la prospérité économique du pays; ce résultat, d'après lui, pouvait être obtenu par la création d'une banque d'État pourvue du privilège d'émission et de la frappe des monnaies, chargée des services de caisse et de trésorerie, de l'assainissement de la situation monétaire et des avances dont le Trésor chérifien pouvait avoir besoin. Deux allusions discrètes étaient faites, la première concernant l'avantage d'une banque qui permettrait de ne pas intervenir dans l'administration fiscale du pays, la seconde concernant l'engagement pris au moment de l'emprunt par le gouvernement

chérifien, d'étudier l'organisation de la Banque avec le gouvernement français.

La note que le prince de Radolin remit le 26 août à M. Rouvier en réponse aux propositions françaises approuvait le principe de la création de la banque. Mais tandis que le gouvernement français s'était borné à indiquer le caractère neutre de la banque, se réservant peut-être par là d'y agir plus librement, le gouvernement impérial parle de « caractère international » ; « il lui paraît comme une idée bien juste que la banque marocaine qui doit être créée doit avoir un caractère international tant par sa direction que par la participation au capital ».

Dans l'accord signé le 28 septembre 1905 par M. Rouvier et le prince Radolin sur le programme de la conférence, on se borna à indiquer le rôle de la banque, sans autre allusion à son caractère : Concours financier donné au maghzen par la création d'une Banque d'État avec privilège d'émission, se chargeant des opérations de trésorerie et s'entremettant pour la frappe de la monnaie dont les bénéfices appartiendraient au maghzen.

La Banque d'État procéderait à l'assainissement de la situation monétaire.

Les crédits ouverts au maghzen seraient employés à l'équipement et à la solde des troupes de police et à certains travaux publics urgents, notamment à l'amélioration des ports et de leur outillage.

* * *

C'est dans cet état que la question de la Banque d'État marocaine se posa à la Conférence d'Algésiras. Elle vint à l'ordre du jour à la septième séance de comité, le 20 février 1906. Le président de la Conférence était saisi de deux projets, émanant l'un de la délégation allemande, l'autre de la délégation française.

Le projet allemand est caractérisé par les points suivants :

1° « Chaque puissance voulant participer au capital aura le droit de réclamer soit pour elle-même, soit pour une banque ou pour un groupe de banques de son pays, une part sociale égale pour tous » (art. 2);

2° La Banque relèvera d'un conseil de surveillance (art. 5). Le conseil de surveillance se composera des représentants diplomatiques à Tanger des puissances ayant pris part à la Conférence avec l'adjonction d'un délégué marocain. Le conseil de surveillance aura le droit de prendre connaissance, de tout temps, de la gestion de la Banque, soit directement, soit par des commissaires, et de veiller à la stricte exécution des prescriptions réglant la constitution de la Banque et sa sphère d'action. Il devra s'abstenir de toute ingérence dans la marche des affaires de la Banque, en tant que les articles 16 et 17 ne lui attribuent pas de fonctions spéciales (art. 6).

Or l'article 16 décide : « D'après les directives qu'au-

rait à lui donner le conseil de surveillance, la Banque entreprendra l'assainissement du système monétaire marocain », et l'article 17 : « La Banque prélèvera sur le crédit du maghzen, d'après les instructions qu'aurait à lui donner le conseil de surveillance, les sommes nécessaires à l'organisation de la police et à l'accomplissement des travaux publics urgents, en tant que les frais de ces derniers ne seront pas couverts par les décimes additionnels ». La Banque emploiera les sommes ainsi prélevées indépendamment des dispositions du maghzen. Le budget de l'organisation policière sera fixé par le conseil de surveillance. Quant aux travaux publics, le maghzen en gardera la décision. Le conseil de surveillance aura le droit de faire au maghzen des propositions pratiques à cet égard.

La délégation française proposait :

1° Le capital social sera divisé en quinze parts réparties de la manière suivante :

La souscription de onze parts sera réservée aux groupes financiers constitués par l'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Espagne, les États-Unis, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède, sans que le même groupe ait le droit de souscrire plus d'une part. La souscription des quatre autres parts sera attribuée aux établissements contractants de l'emprunt marocain de 1904 contre abandon en faveur de la Banque impériale du Maroc de leurs droits de préférence pour les emprunts et opérations monétaires stipulés

par l'article 33 du contrat d'emprunt du 12 juin 1904.

2° Le gouvernement marocain nommera auprès de la Banque un haut commissaire résidant à Tanger, chargé de surveiller l'exercice du privilège de l'émission des billets de banque et des relations de la Banque avec le Trésor impérial. Un comité international d'escompte composé de membres choisis parmi les notables commerçants et banquiers de Tanger, possédant au moins 25 actions, sera constitué auprès de la direction de cette ville. Le comité sera consulté sur les crédits à ouvrir et les conditions générales d'escompte.

Les divergences signalées plus haut s'accusent dans ces deux projets. D'une part, la France cherche à affirmer ses droits spéciaux en réclamant une part plus grande dans le capital, tandis que l'Allemagne réclame une égalité rigoureuse. D'autre part, la France entend bien que la Banque soit un établissement strictement privé, puisque son projet ne comporte pas l'introduction dans le sein de la société de représentants officiels des gouvernements intéressés, et que le rôle du comité international d'escompte est très strictement limité ; le projet allemand, au contraire, ne laisse pas de doute sur le rôle politique que le gouvernement impérial compte faire jouer au Maroc par un corps de diplomates pourvu d'attributions étendues.

Très habilement, le délégué français, M. Révoil, justifia les prétentions de la France et montra les dangers

du projet allemand. « Fidèle à l'attitude que la France a observée depuis le début de la conférence, la délégation française s'est placée sur un terrain à la fois pratique et libéral. On ne peut prétendre sérieusement faire litière des faits établis et des droits acquis. Le crédit du Maroc a été fondé par le marché français. Le sultan, dans le libre exercice de sa souveraineté, a contracté un emprunt dans des conditions déterminées. Ce contrat appartient à un groupe français. Dans cet emprunt, il a été établi des droits déterminés de préférence qui, sans constituer un privilège, sont un instrument excellent de crédit. Il est sage, il est normal que le passé soit absorbé dans le présent. La France ne prétend pas invoquer la situation commerciale des diverses puissances au Maroc, mais il faut faire une part au passé dans la future banque; les intérêts français reconnus du sultan dans sa souveraineté et sans porter atteinte à personne doivent être sauvegardés. Alors peut être admise l'égalité des souscriptions et les mêmes principes peuvent être appliqués pour l'attribution des emplois et la constitution du conseil d'administration. Mais faire sortir la Banque de ces limites étroites, en faire l'arbitre de ces services publics, la charger de dresser les budgets, la soumettre à l'action directe d'un conseil de surveillance que constituerait le corps diplomatique paraît une véritable hérésie, car c'est étendre au Maroc le champ des divisions politiques au lieu de le restreindre ».

La question de la Banque d'État fut débattue à la 9^e séance du comité, le 24 février 1906. Le comte de Tattenbach, deuxième délégué d'Allemagne, exposa les raisons qui amenèrent son gouvernement à proposer l'institution d'un organe particulier de surveillance pour la future Banque d'État. En premier lieu, l'encaisse métallique qui sera imposée à la banque, si sérieuse qu'elle soit, ne sera pas une garantie suffisante de l'émission des billets ; l'émission doit être aussi garantie par la confiance que le public aura dans le bon fonctionnement de cette institution, et cette confiance sera d'autant plus grande que la surveillance sera plus étroite. En second lieu, la mission d'assainissement de la monnaie, confiée à la Banque, est un privilège exceptionnel et grave qu'aucune autre Banque d'État au monde ne possède, et qui nécessite une surveillance particulière. Quant au choix de l'organe de surveillance, ce qui a amené le gouvernement allemand à proposer le corps diplomatique à Tanger, c'est la considération qu'on ne saurait trouver sur place un autre organe de surveillance susceptible de remplir cette mission. Le corps diplomatique à Tanger comprendra toujours sans doute un certain nombre de représentants compétents dans cet ordre d'affaires, et même, dans le cas contraire, il sera renseigné de tous côtés, pourra procéder à des enquêtes et parer aux inconvénients qui pourraient résulter de la gestion de la Banque pour les intérêts du gouvernement marocain et pour ceux du commerce général.

Ce que le représentant allemand pensait mais se gardait bien de dire, c'était que la présence de diplomates dans le conseil d'administration serait de nature à faire de la Banque un instrument docile de domination politique. Aussi est-ce le danger de cette conception que notre délégué, M. Révoil, tint tout d'abord à souligner. Le corps diplomatique se trouverait fort gêné de remplir le rôle qu'on veut lui attribuer, parce qu'il ne pourrait s'abstraire des considérations locales ; ce serait en réalité constituer là une véritable intervention politique qui porterait atteinte à la souveraineté et à l'indépendance du sultan. Cette souveraineté et cette indépendance dont la France se fait le champion peuvent fort bien être respectées sans que pour cela soient diminuées les garanties que l'on peut légitimement exiger de la Banque d'État.

1° Le conseil d'administration où figurent de nombreux éléments internationaux constitue une garantie pleinement suffisante ; puisque chaque puissance est représentée, son intervention suffira à réprimer les abus qui pourraient éventuellement résulter de la gestion de la Banque.

2° D'ailleurs la France est disposée à préciser les fonctions que son projet confie au haut commissaire impérial près la Banque. Celui-ci, nommé par le gouvernement chérifien, après entente préalable avec le conseil d'administration de la Banque, aurait le droit de prendre connaissance de la gestion de la Banque,

de contrôler l'émission des billets de banque, de veiller à la stricte observation des dispositions de la concession et de surveiller les relations de la Banque avec le Trésor impérial. Ce serait en somme le gouvernement chérifien qui exercerait sa haute surveillance sur la Banque par l'intermédiaire de son haut commissaire.

Au point de vue français, ces garanties sont amplement suffisantes et il serait dangereux d'en vouloir exiger d'autres : il est de toute nécessité de soustraire la Banque à toute action de politique, et si on laisse, comme il ne peut en être autrement, la Banque dans son rôle purement financier de crédit et de régularisation, le conseil d'administration suffira pour assurer le bon ordre et la sagesse de ses opérations. C'est en effet le propre des affaires de ne pas sortir de leur rôle pratique et de réaliser facilement entre les intéressés, quelle que soit leur nationalité, l'entente nécessaire au fonctionnement de l'entreprise.

Ainsi s'accusaient les divergences des deux projets. La France voulait neutraliser l'affaire ; voyant, en fait, lui échapper le privilège que lui avait concédé le contrat d'emprunt de 1904 et les avantages politiques qui pouvaient en découler, elle entendait que la banque future ne fût d'aucune manière un organe politique, mais un simple instrument destiné à faciliter les relations commerciales et économiques des Européens établis au Maroc. L'Allemagne voulait procéder à une internationalisation : elle avait apprécié l'importance politique

que pouvait avoir auprès du maghzen une banque chargée de gérer son Trésor; jalouse de voir la France en profiter seule, et désireuse d'en profiter elle-même, elle proposait une collaboration des diplomaties pour créer au Maroc un instrument de domination destiné à usurper lentement l'indépendance et l'autorité du maghzen.

Le représentant de la Grande-Bretagne, Sir Arthur Nicolson, proposa, pour concilier les projets français et allemand, l'institution, à côté du conseil d'administration, d'un collège de trois censeurs appartenant à diverses nationalités. « Il sera formé un collège de trois censeurs ayant pour mission d'assurer la stricte observation des clauses du contrat de concession et des articles des statuts. Ils veilleront spécialement à l'exact accomplissement des prescriptions concernant l'émission des billets et pourront, en tout temps, examiner les comptes de la Banque et spécialement les opérations monétaires intéressant le gouvernement marocain, mais ils ne pourront jamais, sous quelque prétexte que ce soit, s'immiscer dans la gestion des affaires ni dans l'administration intérieure de la Banque. Ils assisteront aux réunions du conseil d'administration, mais seulement avec voix consultative. Ils dresseront un rapport annuel qui sera annexé à celui du conseil d'administration.

Les délégués allemands et français se déclarèrent prêts à se rallier à la proposition de sir Arthur Nicolson,

M. Révoil motivant son acceptation par la considération que l'institution des censeurs ne présente pas de caractère politique.

Mais lorsque, à la séance du 3 mars, la conférence aborda l'examen du projet de constitution d'une Banque d'État, préparé par le comité de rédaction, la discussion reprit à propos de l'article 20 de ce projet relatif aux censeurs. Le comité de répartition avait repris mot pour mot la proposition de sir Arthur Nicolson; il avait, en outre, prévu leur nomination de la façon suivante :

« Les premiers censeurs seront nommés par le comité spécial chargé de l'élaboration des statuts prévu à l'article 24 et resteront en fonctions pendant trois ans. Le collège des censeurs se renouvellera ensuite par la sortie d'un membre chaque année, suivant l'ordre fixé par tirage au sort. En cas de vacance ou lors du renouvellement des censeurs, les deux censeurs restant en fonctions font eux-mêmes choix de leur troisième collègue. Les membres sortants pourront toujours être réélus ».

Le comte de Tattenbach déposa sur l'article un amendement. Il reprenait à son compte le premier paragraphe (proposition Nicolson), mais changeait l'appellation du collège des trois censeurs qui devenait dans le projet allemand « Comité de surveillance ». Les deux derniers paragraphes relatifs au mode d'élection étaient remplacés par la disposition suivante :

« Les trois membres seront nommés par le corps diplomatique parmi les chefs de mission, ils resteront en fonctions pendant trois ans et pourront être réélus ».

C'était revenir en arrière ; c'était vouloir maintenir, en dépit du refus très net de la France et du désir de conciliation de la Grande Bretagne, la conception de l'ingérence diplomatique que l'Allemagne avait semblé consentir à abandonner en acceptant la proposition Nicolson.

Le délégué britannique et le délégué russe, M. Bachrach, exprimèrent tous deux l'avis que les fonctions de censeurs exigent des connaissances techniques qui ne rentrent pas dans les préoccupations habituelles des diplomates ; il y a là avant tout une question de compétence. L'amendement allemand aurait pour conséquence de faire sortir le corps diplomatique de son rôle normal et de donner inévitablement un caractère politique à une institution qui doit demeurer purement financière.

M. Révoil précisa alors la question : la délégation française avait pensé que la surveillance exercée par le haut commissaire marocain et la présence dans le sein du conseil d'administration de membres de nationalités différentes étaient des garanties suffisantes ; néanmoins, elle avait consenti à un surcroît de garantie aux intérêts qu'on se proposait de sauvegarder en se ralliant à la proposition britannique. Encore actuellement, elle reconnaît que, bien que dans la généralité des sociétés

les censeurs soient présentés par le conseil d'administration à l'assemblée des actionnaires qui les nomme, il est désirable de leur assurer, dans le cas particulier d'une Banque d'État, une plus grande indépendance. A cet égard, la nomination des premiers censeurs par le comité d'études, sous condition qu'ils soient tous trois de nationalités différentes, et leur recrutement postérieur par cooptation paraissent donner toute garantie. On peut être assuré que le comité d'études, composé de représentants des groupes financiers désignés par les diverses puissances participantes, sera particulièrement pénétré, vu son origine et sa mission, de la nécessité de prévenir toute ingérence de la Banque dans les rivalités politiques au Maroc, d'assurer son impartialité complète à cet égard et de prémunir l'État marocain contre les abus de gestion de la Banque. C'est dans cet esprit assurément que le comité d'études choisira les premiers censeurs qui donneront toutes les garanties désirables.

La sauvegarde des intérêts du sultan, l'impartialité de la Banque, qui sont l'unique objet des préoccupations françaises, seront-ils mieux sauvegardés par le comité de surveillance issu du corps diplomatique que l'Allemagne propose de créer? Il y a grand risque, au contraire, que les censeurs ainsi recrutés ne s'abstraient pas des rivalités politiques ou économiques locales. On introduit ainsi dans la Banque la politique dont il y a lieu de la garantir; l'intervention du corps diplomatique

à Tanger, par son caractère politique et gouvernemental, pourrait porter atteinte à la souveraineté du sultan.

Ainsi la question restait toujours en suspens entre les deux conceptions opposées de la France et de l'Allemagne : l'une, d'un collège de censeurs chargé de protéger le maghzen contre les empiétements politiques que la Banque pourrait être tentée de faire; l'autre, d'un comité de surveillance dont l'origine ne laissait aucun doute sur l'action politique dont on voulait le charger.

A la onzième séance, le 8 mars, le comte de Tattenbach suggéra une solution transactionnelle. La Banque impériale allemande, la Banque d'Angleterre, la Banque d'Espagne et la Banque de France sont des établissements d'un caractère officiel et qui jouissent d'une confiance incontestée. Ne pourrait-on faire désigner les censeurs par ces établissements? A la séance suivante, revenant sur cette idée, le comte de Tattenbach expliqua ses raisons de limiter à quatre le nombre des censeurs. Si chaque puissance représentée à la conférence en pouvait élire un, on arriverait au nombre de treize, ce qui serait excessif. Pour cette raison, les puissances qui ne possèdent pas de Banque d'État ou qui n'ont pas d'aussi grands intérêts au Maroc que les quatre gouvernements appelés à choisir les censeurs, seraient peut-être disposées à renoncer à une intervention directe dans la nomination du conseil de surveillance.

Après une hésitation de la part de ces puissances, les

délégués, munis des instructions de leurs gouvernements, se mirent d'accord, lors de la quinzième séance, sur le chiffre de quatre censeurs proposé par la délégation allemande et sur leur désignation par les Banques d'État d'Allemagne, d'Angleterre, d'Espagne et de France. Le 31 mars, la conférence adoptait le texte suivant :

ART. 20. — Chacun des établissements ci-après, Banque de l'Empire allemand, Banque d'Angleterre, Banque d'Espagne, Banque de France, nommera, avec l'agrément de son gouvernement, un censeur auprès de la Banque d'État du Maroc. Les censeurs resteront en fonctions pendant quatre années. Les censeurs sortants peuvent être désignés à nouveau. En cas de décès ou de démission, il sera pourvu à la désignation de l'ancien titulaire, mais seulement pour le temps où ce dernier devait rester en charge.

Ainsi était solutionnée la question de la surveillance spéciale de la Banque d'État. Un organe était créé que la délégation française n'avait pas prévu et auquel elle était hostile ; malgré la ferme attitude de notre délégué, malgré les bienveillantes interventions des délégués britannique et russe, l'Allemagne avait su imposer un comité de surveillance qui, pour ne pas émaner directement du corps diplomatique à Tanger, comme elle en avait eu tout d'abord l'idée, était fortement imprégné du caractère gouvernemental : les censeurs, nommés par les Banques d'États et agréés par leur gouverne-

ment, seront, avant tout, des représentants d'intérêts politiques dans le sein de la Banque. L'Allemagne a remporté sur ce point une victoire incontestable.

* * *

Elle ne se contenta pas de s'être assuré dans la Banque l'influence politique qu'elle convoitait ; elle s'appliqua également à faire échec aux prétentions que la France fondait sur la nature spéciale de ses intérêts au Maroc et sur ses droits antérieurement acquis.

Le projet français prévoyait la division en quinze parts du capital social : onze parts devaient être réservées aux groupes financiers constitués par les puissances représentées à la conférence. « La souscription des quatre autres parts sera attribuée aux établissements contractants de l'emprunt marocain 1904 contre abandon en faveur de la Banque impériale du Maroc de leurs droits de préférence pour les emprunts et opérations monétaires stipulés par l'article 33 du contrat d'emprunt du 12 juin 1904 ».

Le projet allemand, au contraire, faisant abstraction des droits acquis, portait : « Chaque puissance voulant y participer (au capital de la Banque) aura le droit de réclamer, soit pour elle, soit pour une banque ou pour un groupe de banques de son pays, une part sociale égale pour tous ».

Le jour même où les deux projets furent présentés à

la conférence, le 20 février, M. Révoil s'attacha à montrer l'équité et l'opportunité du projet français. Le sultan, dans le libre exercice de sa souveraineté, a passé un contrat d'emprunt avec un groupe français; des droits de préférence ont été alors expressément consentis; on ne saurait les méconnaître; et l'égalité des souscriptions entre les puissances ne saurait être admise que lorsqu'auront été sauvegardés les intérêts français reconnus par le sultan dans sa souveraineté.

Lorsque la question de la participation vint à l'ordre du jour, le 22 février et le 2 mars suivants, le comte de Tattenbach contesta la valeur des droits que l'on voulait faire payer à la Banque par la cession de quatre parts dans son capital. Le droit de préférence pour les futurs emprunts et le droit de préférence pour la frappe de la monnaie dont il s'agit n'existent qu'à égalité de prix et de conditions. En pratique, on peut dire que deux offres ne sont jamais égales et, par conséquent, le droit acquis par le groupe français n'a pas *de facto* une grande valeur. D'ailleurs, le groupe français réserve les autres droits que lui donne le contrat d'emprunt de 1904, notamment les droits de garantie et les droits de contrôle (art. 11, 12 et 13), droits qui sont pour la future Banque d'État d'un certain intérêt et que cette dernière sera forcée d'acquérir par de nouveaux sacrifices.

M. Révoil maintint la prétention française. Il ne faut pas se méprendre sur la portée de la clause dont il s'agit. Le droit de préférence, c'est le droit pour le

consortium de se substituer à tout autre établissement lorsqu'il pourra offrir les mêmes conditions; c'est l'interprétation donnée à la clause de préférence contenue dans l'acte de concession de la Banque impériale ottomane, interprétation qui n'a pas varié depuis cinquante ans. Mais M. Révoil ne se borna pas cette fois à justifier ses prétentions par les droits acquis du consortium; il invoqua, en outre, les intérêts particuliers de la France au Maroc. « Les droits du consortium ne sont pas seulement un intérêt privé que la Banque d'État doit nécessairement absorber et compenser; ils représentent, en dehors de leur valeur propre, l'expression résumée, la réalisation concrète de la situation de premier ordre que la France occupe au Maroc sur le terrain économique et que l'on peut synthétiser dans les proportions suivantes : sans compter 30 à 40 p. 100 du commerce, 92 p. 100 de la dette publique et 80 p. 100 des affaires de banque ».

Le comte de Tattenbach, devant les revendications françaises, proposa le 10 mars une transaction : les quatre parts réclamées par le consortium français seraient ramenées à deux; en outre le consortium renoncerait, moyennant cette concession, non seulement à ses droits de préférence en matière d'emprunt et de monnaie, mais aussi au bénéfice des articles 16 et 17 du contrat d'emprunt. L'article 16 accordait au représentant des porteurs de titres un droit de contrôle et d'enquête pour tout ce qui concerne les affaires de la douane ;

l'article 17 lui accordait le droit de percevoir 60 p. 100 du produit des douanes.

L'accord qui se fit sur ce sujet entre les délégués des puissances, le 31 mars, ramenait à deux les parts à attribuer au consortium, il stipulait la cession du privilège de l'article 33, mais non des droits conférés par les articles 16 et 17. En revanche, le consortium renonçait à ses droits sur le solde disponible du produit des douanes.

«... Deux parts égales à celles réservées à chacun des groupes souscripteurs seront attribuées au consortium des Banques signataires du contrat du 12 juin 1904, en compensation de la cession qui sera faite par le consortium à la Banque d'État du Maroc :

1° Des droits spécifiés à l'article 33 du contrat.

2° Du droit inscrit à l'article 32, § 2 (1) du contrat concernant le solde disponible des recettes douanières, sous réserve expresse du privilège général, conféré au premier rang par l'article 11 du même contrat aux porteurs de titres, sur la totalité du revenu des douanes.

Sur la question de la participation du consortium français au capital de la Banque, la France obtenait

(1) Art. 32, § 2, du contrat de 1904. « Quant au solde du produit des douanes restant disponible pour le gouvernement chérifien après prélèvement de la portion que le représentant des porteurs de titres et ses délégués doivent faire encaisser pour le service de l'emprunt, il ne pourra, sans entente préalable avec les banques contractantes sur le quantum qu'il convient de donner au solde susdit, être affecté à la garantie d'aucun autre emprunt ».

donc à peu près satisfaction. Elle avait su faire reconnaître à la conférence, et en particulier à la délégation allemande, les droits acquis lors du contrat d'emprunt de 1904, et elle avait su profiter de cette situation pour faire attribuer deux parts supplémentaires à ses nationaux ; elle avait su à cette occasion faire accepter l'idée que cette participation supplémentaire lui était due non seulement à cause des droits acquis de ses nationaux, mais encore en raison de ses intérêts particuliers au Maroc.

En résumé, l'effort allemand avait tendu à deux résultats : 1° priver la France des avantages qu'elle avait pu obtenir avant 1906, en créant une Banque où toutes les nations participantes auraient eu des droits rigoureusement égaux ; 2° faire de la banque un instrument politique en la plaçant sous la surveillance de délégués officiels chargés de représenter en son sein les intérêts gouvernementaux des puissances contractantes.

La France avait dû, en acceptant le principe de la participation internationale qui ne lui accordait que trois parts sur quinze, renoncer au légitime espoir de monopole qu'elle avait pu tirer un moment du contrat d'emprunt de 1904 ; elle avait dû, en souscrivant à l'institution des quatre délégués officiels, accepter de partager l'influence politique que ne manquerait pas d'avoir la Banque d'État et à laquelle sa situation particulière au Maroc lui permettait cependant de prétendre seule.

SECTION III

LA BANQUE D'ÉTAT DU MAROC

Nous avons à nous demander maintenant quel est le rôle que la conférence a entendu faire jouer à la Banque d'État et de quels droits elle l'a pourvue.

« La Banque... pourra exécuter toutes les opérations rentrant dans les attributions d'une banque » (art. 32).

« La Banque remplira, à l'exclusion de toute autre banque ou établissement de crédit, les fonctions de trésorier-payeur de l'Empire » (art. 33). En particulier, la Banque est chargée d'assurer le service des emprunts, à l'exception toutefois du contrat de l'Emprunt 1904 qui se trouve régi par un contrat spécial.

« La Banque sera l'agent financier du gouvernement tant au dedans qu'au dehors de l'Empire, sans préjudice du droit pour le gouvernement de s'adresser à d'autres maisons de banque ou établissements de crédit pour ses emprunts publics. Toutefois, pour lesdits emprunts, la Banque jouira d'un droit de préférence, à conditions égales, sur toute autre maison de banque ou établissement de crédit. Mais, pour les bons du Trésor et autres effets de Trésorerie à court terme que le gouvernement marocain voudrait négocier sans en faire l'objet d'une émission publique, la Banque sera chargée, à l'exclusion de tout autre établissement, d'en faire la

négociation, soit au Maroc, soit à l'étranger, pour le compte du gouvernement marocain » (art. 34).

A valoir sur les rentrées du Trésor, la Banque fera au gouvernement marocain des avances en compte courant jusqu'à concurrence d'un million de francs. La Banque ouvrira en outre au gouvernement, pour une durée de dix ans à compter de sa constitution, un crédit qui ne pourra pas dépasser les deux tiers de son capital initial (art. 35).

Enfin, la Banque était chargée de deux missions d'une importance capitale : l'émission des billets et l'assainissement de la situation monétaire.

« La Banque... aura le privilège exclusif d'émettre des billets au porteur, remboursables à présentation, ayant force libératoire dans les caisses publiques de l'Empire marocain » (art. 32).

« La Banque prendra les mesures qu'elle jugera utiles pour assainir la situation monétaire au Maroc. En conséquence, la Banque sera exclusivement chargée de l'achat des métaux précieux, de la frappe et de la refonte des monnaies, ainsi que de toutes autres opérations monétaires qu'elle fera pour le compte et au profit du gouvernement marocain » (art. 37).

On voit l'étendue des attributions de la Banque et on se rend compte du rôle qu'elle est appelée à jouer dans le fonctionnement de l'Empire chérifien. Mais d'autres dispositions viennent encore ajouter à son importance politique. Le gouvernement marocain est tenu de verser

dans les caisses de la Banque deux sortes de revenus qu'il perçoit en vertu de sa souveraineté : le produit des douanes disponibles et la taxe spéciale établie par l'article 66 sur les marchandises d'origine étrangère à leur entrée au Maroc.

Le gouvernement marocain prendra les mesures nécessaires pour faire verser dans les caisses de la Banque le produit des revenus des douanes, à l'exclusion de la partie affectée au service de l'emprunt 1904 et des autres revenus qu'il désignera (art. 33).

« Quant au produit de la taxe spéciale créée en vue de l'accomplissement de certains travaux publics, le gouvernement marocain devra le faire verser à la Banque, ainsi que les revenus qu'il pourrait ultérieurement affecter à la garantie de ses emprunts » (art. 33). « Le produit de la taxe spéciale formera un fonds spécial dont la Banque tiendra une comptabilité à part » (art. 36).

Non seulement la Banque avait le droit d'exiger le versement dans ses caisses de ces deux importantes sources de revenus du Trésor marocain, mais elle recevait un mandat impératif quant à leur emploi. Elle était chargée de pourvoir « aux dépenses d'installation et d'entretien des corps de police organisés conformément aux décisions prises par la conférence, et subsidiairement aux dépenses de travaux d'intérêt général... » (art. 35). Parlant de la taxe spéciale, l'article 36 déclare expressément : « Ce fonds sera employé conformément

aux prescriptions arrêtées par la conférence » et l'article 33 spécifie que son produit doit être « affecté à l'accomplissement de certains travaux publics ».

Enfin, la conférence chargeait la Banque d'établir des succursales dans l'Empire chérifien et imposait au maghzen le soin de pourvoir à leur établissement et à leur sécurité.

« La Banque, dont le siège social sera à Tanger, établira des succursales et agences dans les principales villes du Maroc et dans tout autre endroit où elle le jugera utile » (art. 38). « Les emplacements nécessaires à l'établissement de la Banque ainsi que de ses succursales et agences au Maroc seront mis gratuitement à sa disposition par le gouvernement » (art. 39). « Le gouvernement chérifien assurera sous sa responsabilité la sécurité et la protection de la Banque, de ses succursales et agences. A cet effet, il mettra dans chaque ville une garde suffisante à la disposition de chacun de ces établissements » (art. 40).

Chargée de toutes les opérations du Trésor marocain, recevant dans ses caisses les revenus les plus importants du maghzen, en disposant en vue des deux services les plus importants de l'Empire, et possédant un moyen officiel de pénétration dans toutes les villes du Maroc, la Banque est à coup sûr un instrument de domination politique de premier ordre.

Aussi bien est-ce sur les points que nous venons de signaler que doit s'exercer plus spécialement la surveil-

lance des délégués officiels des quatre Banques d'État.
« Les censeurs qui exerceront leur mandat en vertu du présent acte des puissances signataires devront, *dans l'intérêt de celles-ci*, veiller sur le bon fonctionnement de la Banque et assurer *la stricte observation des clauses de la concession et des statuts*. Ils veilleront à l'exact accomplissement des prescriptions concernant *l'émission des billets* et devront surveiller les opérations tendant à *l'assainissement de la situation monétaire* » (art. 52).

Cette surveillance est permanente : « Chacun des censeurs pourra examiner en tout temps les comptes de la Banque, demander, soit au conseil d'administration, soit à la Direction, des informations sur la gestion de la Banque et assister aux réunions du conseil d'administration, mais seulement avec voix consultative. Les quatre censeurs se réuniront à Tanger dans l'exercice de leurs fonctions, au moins une fois tous les deux ans, à une date à concerter entre eux. D'autres réunions à Tanger ou ailleurs devront avoir lieu si trois des censeurs l'exigent » (art. 52).

Enfin, les censeurs doivent rendre compte annuellement à leur gouvernement du mandat qu'ils exercent « en vertu de l'acte des puissances signataires ». Les quatre censeurs dresseront d'un commun accord un rapport annuel qui sera annexé à celui du conseil d'administration. Le conseil d'administration transmettra sans délai une copie de ce rapport à chacun des

gouvernements signataires de l'acte de la conférence » (art. 52).

La Banque, conformément aux décisions du comité spécial prévu par l'acte d'Algésiras, fut créée avec un capital social de 15.400.000 francs représenté par 30.800 actions de 500 francs et divisé en quatorze parts.

Toutes les puissances signataires de l'acte d'Algésiras se prévalurent de leur droit de souscription et désignèrent une banque pour l'exercer.

Le gouvernement allemand désigna MM. Mendelsohn et C^o ;

Le gouvernement austro-hongrois, la K. K. priv. allg. œsterr, Boden-Kreditanstalt ;

Le gouvernement belge, la Société générale de Belgique ;

Le gouvernement royal espagnol, la Banque d'Espagne ;

Le gouvernement français, la Banque de Paris et des Pays-Bas ;

Le gouvernement de la Grande-Bretagne, MM. Glyn, Mills, Currie et C^o ;

Le gouvernement italien, la Banque d'Italie ;

Le gouvernement impérial marocain, l'Amin el Hadj Idris ben Djelloun ;

Le gouvernement des Pays-Bas, la Nederlandsche Handel-Maatschappij ;

Le gouvernement portugais, la Banque du Portugal ;

Le gouvernement impérial russe, la Banque du Nord ;

Le gouvernement suédois, la Skandinaviska Kredit-Aktiebolaget.

Le consortium français désigna la Banque de Paris et des Pays-Bas pour souscrire aux deux parts auxquelles lui donnait droit l'article 56 § 4, de l'acte d'Algésiras.

25 p. 100 du montant des actions ont été payés lors de la souscription du capital, le surplus devant l'être au fur et à mesure des appels faits par le conseil d'administration. Toutefois, l'appel du deuxième quart a dû être fait dans les six mois à dater de la constitution de banque, conformément à l'article 7 des Statuts.

Les actions de la Banque étaient libellées dans les diverses monnaies d'or des États représentés à la Conférence d'Algésiras. Elles étaient et devaient rester nominatives, même après leur entière libération.

La Banque fut constituée sous le régime de la loi française. Son siège social et la direction sont à Tanger, mais le conseil d'administration se réunit à Paris, où il a son siège, 3, rue Volney. Son président est M. Dervillé (1).

(1) Le conseil d'administration, qui doit comprendre 14 membres nommés pour cinq ans et propriétaires de 50 actions, est composé de la façon suivante :

MM. Dervillé (France), *président*; Sydney Peel (Angleterre), *vice-président*; Francisco Amezqueta y Nieto (Espagne), *vice-président*; Gaston Guiot (Consortium des Banques françaises); Joanny Peytel (Consortium des Banques françaises); Arthur Fischel (Allemagne); Julius Herz (Autriche-Hongrie); Edm. Carton de Wiart (Belgique); Tito Canovai (Italie); El Hadj Idris Ben Djelloun (Maroc); Van Nicrop (Pays-Bas); Da

La Banque a eu un développement satisfaisant. Elle commença par s'entendre avec le Comptoir national d'escompte de Paris qui avait des agences à Tanger, à Casablanca et à Mogador, pour s'assurer au Maroc un monopole de fait. Moyennant 220.000 francs, elle acheta la clientèle de cet établissement et transforma ses agences en succursales qui lui permirent de fonctionner normalement dès les premiers jours de sa création.

Les affaires ont été prospères; la Banque a distribué, en 1910, un dividende de 6 p. 100 sur le capital versé. Elle a prélevé sur ses bénéfices des sommes importantes pour l'installation des succursales. C'est ainsi qu'elle a prélevé, en 1910, une somme de 500.000 francs destinée à une installation de la Banque à Tanger, plus en rapport avec le rôle qu'elle est appelée à remplir. Elle a pu enfin se constituer des réserves importantes.

Les résultats politiques obtenus par la Banque ont été également satisfaisants. Son plus grand titre de gloire sera d'avoir contribué, dans la plus grande mesure, à la pacification du Maroc, grâce aux avances qu'elle a consenties pour l'organisation et le fonctionnement du corps de police et pour le maintien de l'ordre dans plusieurs cas particuliers.

Cunha (Portugal); Maurice Verströete (Russie); K. A. Wallenberg (Suède).

Les censeurs désignés par les Banques d'Allemagne, de France, d'Espagne et d'Angleterre sont MM. V. Glasenapp, Henri Guernant, J. de Morales y Serrano, L. S. Addis.

Avant qu'elle ne fût constituée, l'année même où les diplomates se réunirent à Algésiras, l'anarchie régnait au Maroc et le sultan, faute de pouvoir payer ses troupes, était impuissant à la réprimer. Le 28 mai 1906, M. Charbonnier était assassiné sur la plage de Tanger; le 7 septembre, des troubles éclataient à Mogador; le 14, à Casablanca; le 26, M. Lassalle, agent de la Compagnie marocaine, était attaqué, blessé et séquestré pendant trente heures. Le 23 mars, le docteur Mauchamp était lapidé et assassiné par la foule à son dispensaire de Marrakech. Raissouli se rendait coupable d'exactions qui nécessitèrent l'envoi à Tanger de trois cuirassés français, capturait, en juillet 1907, le caïd Mac Lean et entraînait en lutte avec le sultan lui-même dont il battit les troupes en août.

La Banque d'État du Maroc, en pourvoyant avec régularité au paiement des dépenses nécessitées par l'organisation du corps de police et par son fonctionnement et en s'assurant de l'exacte destination de ses avances, a permis le rétablissement de l'ordre. Aucun des graves événements qui, dans le cours de l'année 1906, jetèrent le trouble dans les colonies européennes, ne s'est reproduit les années suivantes.

La Banque d'État eut encore d'autres occasions de rendre d'importants services aux gouvernements qui l'avaient créée. Dans les premiers mois de 1907, la désaffection des tribus à l'égard d'Abdul-Aziz gagnait le personnel maghazénien à Marrakech et dans les ports de la

côte. Seul, un voyage du sultan à Rabat paraissait susceptible de rétablir son autorité ébranlée. A la demande de M. Pichon, la Banque d'État du Maroc reconnaissant que le voyage du sultan à Rabat était de nature à rétablir l'ordre dans la région troublée, consentit, en août, à faire au sultan une avance de 1 million de francs payable en deux termes : 500.000 francs à Fez pour les préparatifs de départ et 500.000 francs à Rabat pour les dépenses de la cour et l'action à exercer sur les tribus.

Quelques jours après, Guebbas faisait connaître au comte de Saint-Aulaire et au ministre d'Angleterre que les troupes campées à Tanger et dans les environs, n'ayant pas touché leur solde depuis sept jours, étaient sur le point de se révolter et de suppléer par le pillage de la ville au paiement de leur solde. La Banque du Maroc refusa cette fois son concours. Une avance de 100.000 francs fut consentie par la Compagnie algérienne. Mais, par la suite, la situation s'aggrava. En février 1908, 7.000 hommes armés étaient réunis à Casablanca, sans autres moyens d'existence que leur solde dont le maghzen se voyait sur le point d'interrompre le service, et étaient une grave menace pour les colonies européennes. Le 15 février, encore à la demande de M. Pichon, la Banque d'État consentit au maghzen une avance de 2.500.000 francs qui sauva encore une fois le Maroc de graves désordres.

Mais la Banque d'État n'a pas seulement préservé le Maroc de l'anarchie. Elle a exercé sur ses finances une

influence heureuse qui a profité à la fois au Trésor marocain et à ses créanciers. Depuis qu'en vertu de l'acte d'Algésiras, la Banque d'État a exercé le contrôle de la dette marocaine et des douanes, le produit des recettes douanières a doublé en l'espace de cinq ans; tandis qu'en 1905 il dépassait à peine 6.400.000 francs, il s'éleva à 12.700.000 francs en 1908 et à 12 millions 169.000 francs en 1910.

Elle a enfin pourvu aux besoins plus généraux du maghzen au moyen de l'emprunt, le 17 mai 1910. La Banque d'État a consenti au gouvernement chérifien un emprunt de 101.124.000 francs à 5 p. 100 gagé sur le solde disponible des droits de douane, le produit du monopole des tabacs et du kiff, les revenus des mostafadet dans les ports et des sakkat, les revenus des biens domaniaux et la part de la taxe urbaine revenant au maghzen (art. 1^{er}); l'emprunt, représenté par 202.248 obligations, est amortissable en soixante-quatorze années à courir du 1^{er} octobre 1911 (art. 2 et 4). Le produit de l'emprunt doit être affecté :

1° A constituer une réserve de 2.600.000 francs;

2° Aux paiements et provisions spécifiés ci-après :

Indemnités arbitrées par la commission internationale de Casablanca, traitements et frais afférents au fonctionnement de la commission.

Créance de la banque Mendelssohn et du consortium français.

Avances de la Banque d'État du Maroc y compris les avances faites ou à faire au titre de police.

Travaux publics exécutés ou en cours d'exécution dans les ports de Tanger, Casablanca et Saffi ; provision pour les travaux projetés du port de Larache conformément au devis présenté au maghzen par les concessionnaires.

Créances ayant fait l'objet antérieurement au 30 juin 1909 d'arrêtés de comptes acceptés par le maghzen ou de règlements intervenus entre le maghzen et les légations.

Indemnités d'expropriations consécutives à l'établissement du monopole des tabacs.

Remboursement des emprunts gagés sur les bijoux de la Cour chérifienne.

Provision pour règlement des comptes d'intérêts afférents à certaines créances.

3° Le solde sera attribué au maghzen (art. 25).

Le but de cet emprunt était donc en premier lieu la liquidation des dettes du maghzen, liquidation désirable pour la bonne exploitation du pays. Le gouvernement chérifien y gagnait d'avoir une situation financière moins embrouillée et de ne plus subir le contrôle de ses différents créanciers. Par contre, la Banque d'État du Maroc, et par là même toutes les puissances actionnaires et en particulier celles représentées par les censeurs, se sont assuré le plus sûr moyen de dominer politiquement le maghzen et d'exploiter au mieux le territoire marocain.

CHAPITRE IV

La collaboration internationale des intérêts privés et gouvernementaux : L'accord franco-allemand de 1909.

Ce n'était pas assez que d'associer pour un but bien déterminé des intérêts privés de nationalités différentes ; l'acte d'Algésiras, en ne prévoyant que pour la Banque d'État du Maroc la collaboration internationale, et en laissant la libre concurrence régir les conditions d'exploitation de ce pays par les entreprises étrangères qui y étaient établies, avait laissé la place pour l'avenir à des possibilités de conflit qui ne tardèrent pas à devenir menaçantes.

Deux pays surtout avaient sur le Maroc des visées politiques ; justifiées pour l'un par sa situation spéciale dans le Nord de l'Afrique, motivées pour l'autre par un désir récent d'expansion coloniale : la France et l'Allemagne. Les prétentions de celle-ci n'avaient abouti à Algésiras qu'à faire reconnaître le principe de l'intégrité de l'Empire chérifien et le régime de liberté économique sans aucune inégalité pour toutes les puissances.

Mais pour avoir voulu réciproquement s'interdire la

prédominance politique, les deux puissances ne tardèrent pas à s'apercevoir que leurs intérêts économiques en souffraient. On n'obtient rien d'un gouvernement, d'ailleurs peu enclin à laisser exploiter son territoire, lorsqu'on lui offre le spectacle d'une rivalité permanente. En fait, les travaux des entrepreneurs français et allemands restaient en suspens. L'exploitation qu'on se promettait fructueuse était ajournée indéfiniment.

Les hommes d'affaires en souffraient; leurs gouvernements ressentait un semblable malaise. On fit l'expérience qu'intérêts économiques et intérêts politiques vont de pair, lorsqu'il s'agit de l'exploitation d'un pays étranger. Les particuliers ne peuvent faire d'affaires que si leurs gouvernements les soutiennent, et les gouvernements n'ont d'intérêt à faire prévaloir leur influence politique que si leurs nationaux y peuvent s'enrichir. Sans action politique, l'action économique est impossible; sans action économique, l'action politique est illusoire.

La solution fut trouvée. Elle consista dans l'association de tous les intérêts en présence, français et allemands, privés et gouvernementaux.

L'accord de 1909 a consacré la coopération des deux gouvernements, français et allemand, pour la pénétration du pays, au moyen de l'exploitation économique confiée à leurs nationaux associés dans les mêmes entreprises.

SECTION PREMIÈRE

LA RIVALITÉ ÉCONOMIQUE FRANCO-ALLEMANDE AU MAROC

Le développement du commerce extérieur du Maroc rendit sensible de bonne heure l'insuffisance des ports de ce pays. Le port de Tanger, en particulier, présentait cet inconvénient qu'à marée basse, l'espace compris entre les deux môles existants n'était pas suffisamment recouvert par la mer et que les marchandises devaient être portées à dos d'homme sur une longue distance. Il en résultait un grave préjudice pour les commerçants et le maghzen, dont les barcasses se trouvaient la plupart du temps dans l'impossibilité de fonctionner. Il y avait là l'occasion de travaux considérables qui donneraient à la puissance qui en serait adjudicataire le double avantage d'un gain immédiat et d'un prestige incontestable sur les indigènes.

Ce fut l'industrie française qui, la première, songea à solliciter du maghzen la concession de ces importants travaux. Dès 1904, le représentant de la Compagnie Gautsch, M. Fabarez, demanda au sultan d'entreprendre, pour répondre aux nécessités du port, la construction d'un grand môle avec un magasin y annexé pour le débarquement des marchandises. Comprenant l'utilité des travaux projetés, le sultan prit en considération la demande française. Le 7 mars 1905, son représentant à Tanger, Si El Hadj Tohammed Torrès, donnait l'ordre

à l'amin Si Abdallah Ben Saïd et aux oumanas du port de Tanger de s'entendre avec l'ingénieur de la Compagnie Gautsch sur les détails des travaux à entreprendre. L'affaire semblait donc bien engagée et il semblait qu'elle devait se terminer favorablement pour la société privée qui en avait eu l'heureuse initiative.

Mais la diplomatie allemande veillait aux intérêts de ses nationaux et de son pays. Ayant eu sans doute connaissance du projet français, le chargé d'affaires allemand, M. de Kühlmann, écrivit personnellement au maghzen, vers la fin de mars, pour lui signaler l'intérêt de travaux à entreprendre dans le port de Tanger ; une société allemande, la maison Borgeaud-Reutmann, demandait l'autorisation de combler par une construction le vide compris entre les deux môles, et d'élever des magasins sur l'emplacement comblé. Le 26 mars 1905, le maghzen donnait à Si Abdallah Ben Saïd des ordres semblables à ceux qu'il lui avait déjà donnés lorsqu'il s'était agi du projet français, et en informait avec déférence la légation allemande. Mais cette fois, il ne se bornait pas à demander l'établissement de plans. Il s'engageait de façon formelle envers la légation allemande et envers la maison Borgeaud-Reutmann ; il demandait à celle-ci l'établissement de deux projets : « et après avoir étudié les deux projets et les devis, le maghzen choisira celui qu'il fera exécuter ». Ainsi se trouvait frustrée la Compagnie française que le maghzen avait autorisée à étudier des travaux dont deux semaines

plus tard il s'engageait à confier l'entreprise à une maison allemande soutenue par sa légation.

Celle-ci ne se contenta pas de ce premier résultat ; dans la crainte sans doute des difficultés que ne manquerait pas de susciter la société française, elle s'employa de tout son pouvoir à hâter la conclusion de l'affaire. Le 13 mai 1905, le nouveau ministre d'Allemagne, le comte de Tattenbach, était reçu en audience solennelle par le sultan. Pendant la période même des pourparlers en vue de la conférence internationale, après avoir convenu de suspendre toutes négociations particulières avec le sultan à dater du moment où la conférence serait acceptée, au moment même où intervenaient les accords du 8 juillet, le comte de Tattenbach poursuivait à Fez une politique tenace et multipliait les démarches pour obtenir la conclusion de l'affaire du port de Tanger, et même des commandes de bateaux, un emprunt, et la fourniture et l'établissement d'un câble entre Tanger et la côte atlantique.

Le gouvernement français, ayant eu connaissance de ces démarches, s'en émut, mais trop tard. Malgré la fermeté des protestations de M. Rouvier, le contrat relatif à la construction du môle et de l'entrepôt fut signé à Tanger le 30 juillet par le représentant de la maison Borgeaud et Reutmann. Le prix fixé, communiqué à notre légation par le chargé d'affaires d'Allemagne, s'élevait à 1.300.000 marks.

Le comte de Tattenbach, invité par son gouverne-

ment, en suite des protestations françaises, à s'expliquer sur son attitude au sujet des questions de concession, répondit qu'il n'avait pas appliqué ses instructions à la construction du port de Tanger, puisqu'il s'agissait, dans ce cas, d'une commande d'exécuter un plan de construction tout arrêté, commande qui avait été donnée à l'industrie allemande contre remboursement, plusieurs mois avant l'entente avec la France et à laquelle il ne s'agissait plus que de donner une conclusion formelle. Mais des renseignements parvenus de source sûre au gouvernement français donnèrent à l'affaire un autre jour ; « l'industrie allemande n'avait étudié aucun plan ni dressé aucun devis avant la fin du mois de mars 1905 ; ses propositions, basées sur des études hâtives et rudimentaires, ont eu surtout en vue de supplanter les propositions de l'industrie française, antérieures de plus de dix-huit mois ». Ainsi il apparaissait clairement que la diplomatie allemande, appréciant tous les avantages qu'il y aurait à soustraire à l'industrie française les travaux importants dont celle-ci avait obtenu la concession, et à les faire entreprendre par une maison allemande, avait agi de tout son pouvoir auprès du sultan pour obtenir ce résultat. Ce n'était que de cette intervention que le gouvernement français s'était ému ; mais par là même, les protestations françaises venaient trop tard. L'action diplomatique allemande s'était exercée pour faire naître des droits au profit de ses nationaux ; l'action diplomatique française, pour défendre des droits

irréremédiablement lésés. Le 28 septembre 1905, il nous fallait reconnaître la situation de fait. La note concertée entre les commissaires des gouvernements français et allemand, MM. Revoil et Rosen, déclare : « En ce qui concerne la construction du môle dans le port de Tanger, le gouvernement marocain avait, par lettre adressée à la légation d'Allemagne en date du 26 mars, demandé à la maison Borgeaud et Reutmann l'établissement de deux plans entre lesquels il choisirait. Comme, à la même époque, une compagnie française avait été autorisée à étudier les mêmes travaux, il a été entendu qu'on prendrait un délai pour examiner les titres de cette compagnie, et que, à moins que la compagnie française ne présente des titres identiques à ceux de la compagnie allemande, celle-ci exécutera les travaux commencés par le maghzen ».

*
* *

Tandis que se poursuivaient ces négociations relatives aux rivalités françaises et allemandes à propos du port de Tanger, s'élaborait la conférence d'Algésiras dont une des principales tâches allait être le règlement de la question des travaux publics.

Le Maroc peut être l'occasion d'une foule de travaux d'une importance semblable ou supérieure à celle de la construction du môle de Tanger. La proposition de la légation allemande présentée à la conférence énumère

avec une complaisance pleine de convoitise « la construction et l'exploitation des chemins de fer de toute espèce, de tramways, de chaussées publiques, de canaux, de ponts, de câbles, de lignes télégraphiques, de télégraphes sans fils, de téléphones, de travaux de ports, phares, entreprises d'éclairage dans les villes, soit au gaz, soit à la lumière électrique, la construction d'édifices publics, l'exploitation de mines, minières et carrières, l'exploitation des forêts de chênes-lièges, de même que tous autres travaux et fournitures pour les autorités publiques du Maroc ». On voit toute l'importance que peut avoir une telle exploitation du Maroc, tous les intérêts économiques que l'on en peut tirer ; on devine également que la puissance qui pourrait se faire adjudger l'entreprise de tous les travaux énumérés par la proposition allemande serait bien près de posséder la souveraineté et jouirait en tout cas d'une influence politique considérable inhérente à la possession de toutes ces richesses.

Or, c'est de cette hypothèse que les puissances signataires, et en particulier l'Allemagne, s'alarmaient. Il fallait, de toute nécessité, empêcher que l'une d'entre elles pût se faire attribuer une part privilégiée dans les travaux à entreprendre, et il fallait assigner sans retard une limite aux tendances expansionnistes qui pourraient naître des premiers succès économiques. Ces considérations amenèrent les gouvernements français et allemands à poser le double principe suivant : « Engage-

ment pris par le maghzen de n'aliéner aucun des services publics au profit d'intérêts particuliers. Principe de l'adjudication, sans acception de nationalité, pour les travaux publics ».

Les articles votés presque sans discussion par la conférence reflètent à chaque ligne les préoccupations des puissances et cherchent à solutionner la question à l'aide des deux principes.

D'une part, l'article 105 porte : « Les puissances signataires déclarent qu'aucun des services publics de l'Empire chérifien ne pourra être aliéné au profit d'intérêts particuliers »; l'article 106 : « Les puissances signataires se réservent de veiller à ce que l'autorité de l'État (ou gouvernement chérifien) sur les grandes entreprises d'intérêt général demeure entière »; l'article 112 réserve au sultan le droit de déterminer par un firman « les conditions de concession et d'exploitation des mines, minières et carrières », et l'article 114 limite les cas où l'expropriation sera possible : « L'expropriation ne pourra avoir lieu que pour cause d'utilité publique et qu'autant que la nécessité en aura été constatée par une enquête administrative ».

D'autre part, l'article 105 invoque le principe « de la liberté économique sans aucune inégalité »; l'article 107 soumet la validité des concessions « au principe de l'adjudication publique, sans acception de nationalité, pour toutes les matières qui en comportent l'application ». Le gouvernement chérifien devra rendre publique

son intention de procéder à des travaux « de manière que toutes les puissances signataires puissent se rendre compte des travaux projetés et être à même d'y concourir » (art. 108). Le cahier des charges ne devra contenir ni directement ni indirectement aucune condition ou disposition qui puisse porter atteinte à la libre concurrence et mettre en état d'infériorité les concurrents d'une nationalité vis-à-vis des concurrents d'une autre nationalité » (art. 109).

En résumé, les puissances signataires, après s'être assuré qu'aucune d'entre elles ne pourra, sous prétexte de services publics ou de travaux publics, confisquer à son profit une partie de la souveraineté du maghzen et s'assurer une prédominance politique, réglementent les conditions d'exploitation de façon qu'aucune d'entre elles ne puisse s'assurer une prédominance économique.

Le soin de veiller au respect du double principe négatif de la conférence fut confié au corps diplomatique : c'est lui qui arrêtera le programme des travaux et leur ordre de priorité ; c'est lui qui, le premier, doit être averti de l'intention du maghzen de procéder à l'adjudication de travaux (art. 108) ; il sera appelé à élaborer le règlement relatif aux adjudications (art. 110) ; il interviendra encore pour la réduction du règlement chérifien relatif à l'expropriation (art. 114) ; il dressera chaque année la liste des arbitres et dans chaque cas particulier nommera les arbitres que la conférence prévoit en cas

de désaccord en matière d'expropriation. Ainsi la mission du corps diplomatique est donc de veiller jalousement à ce qu'aucun marché ne soit conclu, qu'aucune adjudication ne soit faite, qu'aucun avantage ne soit concédé, dont profiterait, par préférence, un entrepreneur de telle nationalité.

Par un moyen détourné, il est encore appelé à jouer son rôle de surveillance sur le régime des travaux publics; la gestion des fonds qui doivent leur être affectés lui est confiée; il fixe, d'accord avec le gouvernement chérifien, « le taux de la taxe (urbaine), son mode de perception et d'application et détermine la quotité des ressources ainsi créées qui devra être affectée aux dépenses d'amélioration et d'entretien des villes. A Tanger, cette quotité sera versée au conseil sanitaire international, qui en réglera l'emploi jusqu'à la création d'une organisation municipale » (art. 61).

Il exerce encore sa surveillance par l'intermédiaire de la Banque d'État, sur les fonds de la caisse spéciale qui proviennent de la taxe *ad valorem* sur les marchandises d'origine étrangère et qui doivent être affectés « aux dépenses et à l'exécution des travaux publics destinés au développement de la navigation et du commerce en général de l'Empire chérifien » (art. 62).

Tel est le régime de « la liberté économique sans aucune inégalité » qu'ont conçu les représentants de la conférence d'Algésiras, liberté toute négative, faite toute de restrictions et trop viciée de méfiance et de

souppçon pour donner le jour à un régime économique prospère.

A la conférence même, deux vœux furent déposés tendant à la mise à exécution de travaux importants : M. de Radowitz, représentant de l'Allemagne, déclara que « dans l'intérêt de la navigation, ainsi que de l'augmentation de la prospérité économique du Maroc, il serait fort désirable que les feux nautiques le long de la côte atlantique marocaine fussent augmentés et améliorés suivant les besoins de la navigation ». M. Révoil s'associa à ce vœu, en faisant remarquer que sa portée est non seulement économique, mais aussi humanitaire, parce que sa réalisation contribuerait à diminuer le nombre des naufrages qui occasionnent la perte de tant de vies humaines. Le représentant de l'Espagne demanda qu'un chemin de fer fût construit qui, partant de la côte marocaine, aboutirait au point des côtes africaines le moins distant du Brésil. « Cette ligne reliait l'Europe par le détroit de Gibraltar à l'Amérique en réduisant au minimum la traversée par mer, au profit du mouvement intercontinental, ainsi que du développement de la civilisation dans le Nord-Ouest africain ».

D'autre part, les délégués marocains exprimèrent le désir et la conférence décida que les travaux des ports de Tanger, Larache, Casablanca et Safi ayant été déjà concédés à des entreprises particulières, ne seraient pas compris parmi ceux qui devraient être soumis à l'adjudication.

*
* *

De quels résultats l'œuvre de la conférence allait-elle être suivie? En fait, on va voir la France et l'Allemagne, qui sont les deux véritables intéressées et qui sont les vrais auteurs de la réglementation d'Algésiras relative aux travaux publics, s'efforcer de se soustraire aux mesures trop restrictives que leur méfiance leur avait fait établir, et arriver, comme de façon logique, à s'entendre pour ne pas se priver des profits d'une exploitation pleine de promesses que des discussions stériles auraient menacé d'ajourner indéfiniment.

Le 2 février 1907, la Compagnie marocaine, société française, signait à Tanger, avec les délégués chérifiens, un contrat qui lui confiait la construction des ports de Casablanca et de Safi. Les pourparlers de cette affaire avaient été engagés de longue date avec le maghzen : celui-ci avait fait insérer au procès-verbal de la séance de clôture de la conférence d'Algésiras une réserve spéciale concernant les travaux à exécuter dans ces ports. Le droit de la société française était incontestable et ne fut pas contesté. Il n'en reste pas moins que le système de l'adjudication n'eut pas à fonctionner pour la première affaire importante qui fut conclue après la conférence.

Aussi l'Allemagne prétendit-elle se soustraire, elle aussi, à la première occasion, au régime de l'adjudication. En juin 1906, au lendemain de la conférence, la

maison allemande Renschhausen obtint, au conseil sanitaire, d'engager des négociations avec Si Mohammed Torrès pour la construction des égouts de Tanger; il ne s'agissait que d'une mesure destinée à faciliter les pourparlers entre les intéressés; mais la maison Renschhausen l'interpréta comme une renonciation de la part du conseil sanitaire au système de l'adjudication et comme une autorisation de traiter directement l'affaire. Peu confiante cependant dans son bon droit, la société allemande fit admettre au maghzen que ces travaux ne seraient payés ni par les fonds de la taxe urbaine, ni par ceux de la caisse spéciale, et qu'ils seraient soldés directement par le maghzen. Elle espérait, par cette manœuvre, pouvoir se soustraire à la surveillance du corps diplomatique. Le contrat fut signé, en avril 1907, par Mohammed Torrès: les travaux concédés s'élevaient à 900.000 francs; ils étaient hors de proportions avec le travail réduit et urgent que le conseil sanitaire avait en vue lorsqu'il avait autorisé Renschhausen à se mettre directement en rapport avec le gouvernement chérifien.

Cette atteinte manifeste à l'acte d'Algésiras, que le ministre d'Allemagne à Tanger, M. Rosen, essayait de couvrir de son autorité, ne pouvait être tolérée par le gouvernement français. Telle était d'ailleurs la fragilité des bases sur lesquelles était fondée la prétention de Renschhausen que le gouvernement impérial, pourtant tenace lorsqu'il s'agit de l'intérêt de ses nationaux, ne

songea pas à la soutenir. Le sous-secrétaire d'État des Affaires étrangères donna sans retard des instructions à M. Rosen pour remettre l'affaire avec tous ses précédents entre les mains du conseil sanitaire, et convint que tous les travaux, quels qu'ils fussent, dont la concession était postérieure à l'acte d'Algésiras, devraient être faits par adjudication.

A Tanger, M. Regnault s'entendit avec le chargé d'affaires d'Allemagne pour charger officiellement les ministres d'Angleterre, d'Autriche et de Hollande d'étudier l'affaire de l'égout collecteur, et de faire un rapport dans la prochaine réunion du conseil sanitaire. Conformément à ce rapport, le conseil déclara ne pas approuver le contrat Renschhausen. Néanmoins, un projet réduit devait être mis à l'étude, ne devant pas dépasser 100.000 francs. Le devis devait être établi par un ingénieur anglais. Renschhausen était autorisé à traiter directement avec Torrès pour le montant du devis. Il n'y aurait lieu à adjudication qu'en cas de refus de Renschhausen. Le travail du terre-plein prévu par le contrat annulé devait en tout état de cause être mis en adjudication.

Dans cette affaire, le gouvernement français avait obtenu pleine satisfaction; mais une atteinte avait été portée à l'acte d'Algésiras. L'adjudication que la conférence avait considérée comme essentielle et à laquelle elle avait attaché tant de prix, n'avait encore pas fonctionné.

En même temps qu'avait été connue à Tanger la nouvelle de la conclusion du contrat pour la construction des égouts, on apprenait que les travaux du port de Larache étaient sur le point d'être concédés par le sultan à la maison allemande Hoessner. Interrogé à ce sujet, M. Rosen reconnut que des négociations étaient effectivement en cours, et laissa entendre que l'Allemagne se prévaudrait au besoin de la réserve inscrite à l'acte d'Algésiras pour soustraire à l'adjudication les travaux à effectuer. Il reconnut également que ces travaux s'élèveraient à cinq millions de marks. Comme pour les égouts de Tanger, le plan allemand sortait manifestement du programme annoncé à Algésiras où on n'avait eu en vue qu'une simple amélioration du port de Larache qui restera toujours un port de second ordre et dont le trafic n'a d'importance que lorsque la route de Tanger à Fez n'est pas sûre. A ce sujet, M. Rosen déclara qu'on ne pouvait engager une moindre dépense sans rendre tout travail inutile, et que l'Allemagne n'avait jamais souscrit à aucune limitation des travaux qui pourraient être concédés à ses nationaux, si ce n'est qu'elle s'était imposé à elle-même de ne faire que l'indispensable.

L'affaire du port de Larache restait en suspens ; celle des égouts de Tanger, solutionnée, allait être remise en question et allait subir conjointement avec l'affaire du port de Larache les vicissitudes de longues négocia-

tions, au cours desquelles prit naissance, de façon logique, l'idée paradoxale d'une collaboration. L'ingénieur anglais Rooke, que le conseil sanitaire avait chargé d'établir un projet ne devant pas dépasser 100.000 francs, projet dont Renschhausen devait avoir l'entreprise, avait conclu à la nécessité de majorer le plan prévu, dont le chiffre fut en effet porté à 260.000 fr. Le projet établi sur ces données fut notifié à Renschhausen; mais celui-ci, par l'entremise de la légation d'Allemagne, entreprit en avril 1908 de faire accepter une formule plus avantageuse au moyen d'une extension de travaux. Pour se concilier les intérêts français, il proposa à des maisons françaises, la Banque des Pays-Bas, MM. Mesnier et Hersent, la Compagnie Algérienne et la Compagnie Marocaine, une participation dans l'affaire de l'égout. Sur cette base, l'entente put se faire entre les représentants français et allemand à Tanger. A condition qu'une participation fût accordée aux capitalistes français, la France acceptait l'extension de travaux demandés par l'Allemagne au nom de Renschhausen, et s'engageait implicitement à soutenir la combinaison allemande devant le conseil sanitaire et à l'appuyer auprès du gouvernement anglais.

Elle émettait encore, pour prix de sa concession, une autre prétention : des maisons françaises entreraient dans la participation du port de Larache. Le docteur Rosen y souscrivit et déclara que la maison Hoessner et Joachimsohn, concessionnaire de la construction de

ce port, ne voyait aucun inconvénient à laisser participer à cette entreprise le même groupe français qui aurait pris part à l'affaire de l'égout collecteur de Tanger. Cet accord était intervenu le 14 avril ; dès le 22, le ministre d'Allemagne fit une démarche pressante auprès du comte de Saint-Aulaire : il alléguait que, les travaux du port étant sur le point d'être achevés, l'entrepreneur ne pourrait laisser sans emploi son personnel et son matériel. Il déclara que si l'entente n'était pas faite d'ici là, la maison Renschhausen n'aurait plus qu'à poursuivre l'exécution de son contrat avec le maghzen.

Le gouvernement français, qui avait insisté pour que des maisons françaises fussent associées à l'affaire, se trouva donc obligé d'intervenir auprès d'elles et de leur demander de se concerter le plus tôt possible en vue des négociations à engager avec la maison allemande. L'affaire était jugée excellente par notre gouvernement qui voyait surtout dans l'association de ces intérêts privés l'occasion de résoudre un différend franco-allemand qui restait le dernier incident du conflit antérieur à Algésiras, et qu'il désirait régler dans un esprit de conciliation ; mais elle effrayait par sa nouveauté et notre diplomatie éprouvait quelque scrupule à intervenir dans une affaire commerciale « dont les conditions doivent être mûrement étudiées et ne peuvent être arrêtées que par les intéressés ». La démarche cependant fut faite et avec ménagements. La Compa-

gnie marocaine et le groupe Mesnier Hersent se déclarèrent disposés à s'intéresser à l'affaire de l'égout et éventuellement à la construction du port de Larache. Le groupe français demandait pour cette dernière affaire une participation de moitié.

L'entente ne semblait plus faire de doute et M. Pichon invitait notre représentant à Tanger à laisser porter sans retard au conseil sanitaire le projet modifié de la maison allemande et à s'y rallier, si l'accord s'établissait sur les bases proposées. Mais on se trouva alors en présence d'une résistance inattendue. M. Rosen protesta contre la prétention de la France de subordonner ses bons offices auprès du conseil sanitaire à la participation des maisons françaises et à l'affaire du port de Larache. D'après lui, une entente aboutirait rapidement entre Renschhausen et les maisons françaises ; mais la question de principe, en ce qui concerne la modification du projet d'égout, devait être traitée indépendamment de la question de participation française. En ce qui concerne le port de Larache, les droits de l'Allemagne seraient absolus et ne pourraient être contestés ; il y aurait là une concession allemande consacrée par l'acte d'Algésiras quant à son principe et à son importance. Toutefois, M. Rosen déclarait qu'il s'emploierait volontiers à faire accepter par le concessionnaire du port de Larache une participation aussi large que possible du groupe français.

Toutefois, le désir d'une entente était grand chez les

deux gouvernements; en échange de la promesse faite par le docteur Rosen, de faire réserver une part aux maisons françaises, le gouvernement français consentit à ce que l'affaire fût portée devant le conseil sanitaire. Le 14 mai, celui-ci adoptait le projet majoré de Renschhausen. Ainsi, grâce à la bienveillance de la France, l'Allemagne obtenait de se soustraire au régime de l'adjudication pour d'importants travaux, et un industriel allemand se voyait concéder une entreprise dont le montant s'était élevé de 100.000 à 260.000 francs et de 260.000 francs à 510.000 francs. Avec quelque raison, M. Rosen put remercier le comte de Saint-Aulaire de l'esprit conciliant apporté par le gouvernement de la République dans le règlement de cette question.

Il appartenait à la maison Renschhausen de faire honneur aux engagements que le ministre d'Allemagne avait pris en quelque sorte en son nom et de s'entendre au plus tôt avec la Compagnie marocaine et la Compagnie Hersent. Les pourparlers engagés le 14 mai donnèrent lieu à une divergence de vues sur la question du port de Larache. Les deux sociétés françaises qui s'adonnent à la construction des travaux publics et particulièrement des ports n'entraient dans la combinaison financière relative à l'égout de Tanger qu'en considération de la participation promise dans la construction éventuelle du port de Larache. Leurs efforts tendirent à obtenir des précisions sur la part qui leur serait résér-

vée et que le groupe allemand ne semblait pas disposé à déterminer. Le 29 mai, MM. Renschhausen et C^{ie} déclaraient n'être pas en mesure d'établir la participation française dans l'affaire du port de Larache. Il leur fallait attendre le retour de Buenos-Aires de M. Lauter, ingénieur de la Compagnie Holzmann, concessionnaire des travaux du port. Pour éviter une rupture entre les deux groupes, les deux ministres de France et d'Allemagne se réunirent à la légation d'Allemagne avec les intéressés, le 30 mai, et réussirent à les amener à un accord. Deux lettres rédigées séance tenante constataient cet accord et mentionnaient « la promesse faite d'une large participation dans les travaux de construction du port de Larache ». Dès le 4 juin, les maisons françaises ratifiaient cet accord. Il restait à s'entendre avec Renschhausen sur les termes du contrat à intervenir. Il fallait aussi s'entendre avec la maison Holzmann; l'ingénieur, M. Lauter, de retour de Buenos-Aires, fit savoir qu'en ce qui le concernait, il verrait volontiers une société spéciale se fonder, comprenant par parts égales les groupes français et allemands : quant à la direction de l'entreprise, ces groupes se mettraient d'accord pour la désignation d'un ingénieur français ou allemand. A défaut d'entente, on choisirait un ingénieur d'une autre nationalité. Mais M. Lauter refusa de confirmer par écrit ces vues purement personnelles et annonça qu'il télégraphiait à ses mandants et attendait la réponse.

L'affaire en était là, lorsque brusquement, le 28 juin, Renschhausen écrivit au représentant de la compagnie marocaine qu'il se considérait comme délié de tout engagement, le groupe français n'ayant pas échangé les signatures convenues avant le 25, ainsi qu'il avait été décidé. Il consentait toutefois à accorder à la compagnie marocaine, à titre de transaction, non pas 50 p. 100, mais 25 p. 100 du montant de l'affaire, à la condition que cette offre fût acceptée avant le 29 juin à midi. En même temps, parallèlement à ces négociations entre particuliers, M. Rosen informait M. Regnault que Renschhausen, n'ayant pas reçu de réponse à temps, s'était entendu avec d'autres capitalistes. La mauvaise foi de Renschhausen était évidente. Les motifs allégués par lui, — exigences françaises relatives au port de Larache — lenteur des négociations — préjudices causés à la maison Holzmann — n'ont aucune valeur. La brièveté des délais impartis au groupe français ainsi que sa résolution prise le 23 juillet de se passer du concours français, ne laissaient aucun doute sur ses intentions : Renschhausen avait accepté la collaboration française tant qu'il y avait été contraint financièrement ; mais il avait saisi l'occasion de se dégager aussitôt qu'il avait trouvé les capitaux nécessaires auprès d'autres bailleurs de fonds.

Cette attitude singulière de la maison allemande n'engageait pas la seule responsabilité de celle-ci, mais aussi celle de la légation allemande, qui, le 14 avril, avait promis de faire accorder une part aux maisons

françaises dans les affaires de Tanger et de Larache ; — qui, le 30 mai, était intervenue avec la légation française pour amener l'entente de principe des groupes intéressés ; — qui avait prêté son concours aux négociations postérieures pour la rédaction du contrat ; — et qui pourtant avait négligé d'avertir à temps la légation française de la décision, prise par Renschhausen et connue d'elle, de rompre un accord passé avec son concours.

L'expérience n'avait pas été heureuse. Les questions économiques qui intéressaient si profondément la nature des relations entre les deux pays n'avaient pu être réglées, comme on l'espérait, par l'association des intérêts en présence. La France en ressentit quelque lassitude, mais ne perdit pas espoir. Et M. J. Cambon concluait ainsi la note qu'il adressait, le 7 juillet 1908, au sous-secrétaire d'État des Affaires étrangères : « L'ambassadeur de France s'était félicité de voir se terminer par un accord les difficultés que la question des égouts a rencontrées. Il a l'honneur d'appeler l'attention de M. le Secrétaire d'État sur la façon dont cette affaire a été conduite. Il se plaît à espérer qu'elle peut être reprise. S'il en était autrement, faudrait-il, malgré la bonne volonté du gouvernement, malgré les vœux qui lui ont été exprimés à maintes reprises à la Chancellerie impériale, renoncer à voir se réaliser au Maroc des associations entre Français et Allemands et naître l'apaisement que ces associations apporteraient avec elles » ?

SECTION II

L'ACCORD FRANCO-ALLEMAND DU 9 FÉVRIER 1909

On n'avait donc pas eu à se louer du régime de « liberté économique sans aucune inégalité » établi par l'acte d'Algésiras. Il n'avait suscité chez les entrepreneurs des diverses nationalités que le désir de se soustraire à une réglementation qui était une entrave, et la brutalité avec laquelle avaient agi les maisons allemandes avait amené entre le gouvernement impérial et le gouvernement de la République un malaise que vinrent encore aggraver les controverses relatives à la reconnaissance de Moulay Hafid et l'incident des déserteurs de Casablanca. Un instant, en novembre 1908, la guerre parut inévitable. Il semblait impossible que deux nations poursuivant une politique aussi divergente en un même pays pussent y tolérer plus longtemps leur présence réciproque.

Et pourtant cette crise allait recevoir la solution la plus inattendue. Le 9 février 1909, M. Jules Cambon signait à Berlin, avec M. de Schoen, l'accord suivant qui allait provoquer en Europe la plus vive surprise :

« Le gouvernement de la République française et le gouvernement impérial allemand, animés d'un égal désir de faciliter l'exécution de l'acte d'Algésiras, sont convenus de préciser la portée qu'ils attachent à ses clauses, en vue d'éviter toute cause de malentendus entre eux dans l'avenir.

» En conséquence,

» Le gouvernement de la République française, entièrement attaché au maintien de l'intégrité et de l'indépendance de l'Empire chérifien, résolu à y sauvegarder l'égalité économique et, par suite, à ne pas y entraver les intérêts commerciaux et industriels allemands,

» et le gouvernement Impérial allemand, ne poursuivant que des intérêts économiques au Maroc, reconnaissant, d'autre part, que les intérêts politiques particuliers de la France y sont étroitement liés à la consolidation de l'ordre et de la paix intérieure et décidé à ne pas entraver ces intérêts,

» déclarent qu'ils ne poursuivront et n'encourageront aucune mesure de nature à créer en leur faveur ou en faveur d'une puissance quelconque un privilège économique et qu'ils chercheront à associer leurs nationaux dans les affaires dont ceux-ci pourront obtenir l'entreprise ».

On a essayé d'expliquer par des raisons balkaniques et tripliciennes l'origine de cet accord (1). Le secret dans lequel l'affaire a été négociée peut donner lieu à bien des conjectures; mais peut-être les vraies causes de l'entente ne sont-elles pas si lointaines et peut-être, après tout, les termes de l'accord reflètent-ils avec assez de fidélité la pensée de ceux qui l'ont signée et le but qu'ils voulaient atteindre.

(1) Tardieu, *Le mystère d'Agadir*, p. 4.

La préoccupation allemande dans l'affaire marocaine a été une question d'amour-propre, empêcher que la France « tunisifiât » le Maroc; elle a été surtout une question de cupidité économique : tirer du pays le maximum des richesses qu'il pouvait donner.

L'acte d'Algésiras, en imposant à la France la formule internationale pour la réalisation des réformes et en ne lui reconnaissant que d'une manière assez vague ses « intérêts spéciaux », avait donné satisfaction à l'Allemagne sur le premier point. Mais cette satisfaction n'avait été obtenue qu'en acceptant la concurrence, « sans aucune inégalité » de toutes les nations installées au Maroc; pour avoir voulu que la France n'eût pas au Maroc une situation privilégiée, l'Allemagne avait dû consentir à être placée sur le même rang que toutes les autres puissances, la Suède et la Hollande y comprises.

Les difficultés qui naquirent de l'acte d'Algésiras firent sentir aux Allemands à quel point ils avaient eu tort de s'attacher à une politique qui, impuissante à exclure la France du Maroc, ne leur avait même pas conféré d'avantages économiques.

Il n'y avait qu'à tirer du passé tout récent les leçons qu'il comportait.

Et tout d'abord il était bien évident que, ni la France ni l'Allemagne ne pouvaient consentir à abandonner les droits que leur conférait sur le Maroc l'importance des intérêts privés de leurs nationaux engagés dans ce pays. D'autre part, il restait bien entendu que l'intégrité de

l'Empire chérifien serait respectée; on avait attaché trop de prix à ce principe et on l'avait trop solennellement consacré à Algésiras pour qu'il fût possible de revenir sur ce point.

Mais si on ne pouvait se partager le territoire, si l'on était obligé de reconnaître que les richesses du pays devaient rester la propriété du maghzen, ne pouvait-on pas convenir pour le moins d'en partager l'exploitation? Un partage portant, non sur la propriété, mais sur l'exploitation seulement du sol marocain, ne constituerait pas une atteinte à la souveraineté du sultan. Il ne froisserait pas les intérêts politiques en présence, comme pourrait le faire un partage de territoire. Et pourtant il suffirait à assurer aux nationaux des puissances signataires tous les avantages commerciaux et économiques que l'on peut attendre d'une colonie ou d'un pays de protectorat, et à cela près que le pays exploité conserverait son souverain et son pavillon, les puissances exploitantes ne seraient-elles pas, en fait, maîtresses des destinées de l'Empire? Et n'est-ce pas dans la possibilité d'exploiter intégralement un pays que réside la puissance politique?

C'est à l'exploitation intégrale du Maroc que tendait l'accord du 9 février. Le rappel du principe de la liberté économique et la reconnaissance formelle par l'Allemagne des droits spéciaux de la France sont destinés surtout à satisfaire l'opinion et à ménager les susceptibilités; ces deux points n'ont jamais été sérieusement

en question et ce n'est pas sur eux qu'avaient porté les discussions antérieures. C'est le dernier paragraphe qui donne à l'accord toute sa valeur en même temps qu'il explique comment l'entente a pu se faire au lendemain d'une crise des plus aiguës qu'aient eu à subir les relations politiques de la France et de l'Allemagne.

Pourtant on ne feignit de voir tout d'abord en France, et chez les puissances signataires de l'acte d'Algésiras, que la partie de l'accord qui concernait la question politique. A Paris, M. Pichon félicitait les deux gouvernements d'avoir « écarté entre eux toutes les causes de complications dans les affaires marocaines » et recevait de Londres, de Vienne et de Rome l'expression de la vive satisfaction causée en Europe par l'accord franco-allemand.

Seul le cabinet de Madrid sembla boudier. Placé plus près de l'ancien foyer de discorde, sans doute envisageait-il la question sous son aspect marocain plutôt qu'européen, et devina-t-il la portée exacte de l'accord. De même à Tanger, l'opinion, pour la même raison, resta réservée; on s'attachait surtout aux conséquences qui pouvaient résulter de la collaboration dont l'acte du 9 février avait consacré le principe.

Aussi bien était-ce l'interprétation allemande. L'accord n'avait été signé, les intérêts spéciaux de la France n'avaient été une fois de plus reconnus que pour obtenir des avantages économiques. L'association

des capitaux et des initiatives français et allemands n'avait été qu'un moyen pour obtenir une exploitation fructueuse. Il ne s'agissait pas de s'arrêter complaisamment dans l'heureuse béatitude d'un horizon diplomatique éclairci, il fallait, sans retard, mettre à profit l'accord dont la diplomatie allemande venait de faire à ses nationaux au Maroc le cadeau précieux.

Dès les premiers jours qui suivirent l'accord, le gouvernement impérial exprimait à M. Jules Cambon son désir de voir se produire « un échange de vues sur les diverses questions économiques qui étaient sur le tapis au Maroc ». La France envoya à Berlin, pour l'élaboration du programme de la collaboration économique projetée au Maroc, M. Guiot, délégué des porteurs de l'emprunt marocain ; l'Allemagne désigna de son côté M. Erckert, chef du service du Maroc à la chancellerie, et M. Langwerth, un spécialiste des questions marocaines. Les entretiens, commencés à Berlin le 24 mars, ne se terminèrent que le 1^{er} avril. La substance en a été conservée dans un aide-mémoire que le gouvernement allemand adressa le 2 juin au délégué français. M. Guiot, d'accord en cela avec les vues de son gouvernement, s'appliqua à obtenir de ses interlocuteurs la confirmation du « renoncement politique de l'Allemagne au Maroc » ; les représentants allemands, conformément à la pensée de Wilhelmstrasse, ne firent aucune résistance à la lui donner. Mais, en échange, ils insistèrent

sur les « mesures à prendre en vue de faciliter au Maroc le règlement des affaires en suspens et de favoriser le développement économique de ce pays » et ils demandèrent « de connaître, dans le plus bref délai possible, les vues du gouvernement français à ce sujet ». Ainsi s'affirmait de nouveau le désir du gouvernement impérial d'aboutir rapidement à un résultat positif.

D'ailleurs, l'aide-mémoire comportait autre chose que les généralités d'ordre politique dont la France se serait volontiers contentée, et des points de détails, véritables questions préjudicielles à la collaboration franco-allemande, y étaient réglés.

Et tout d'abord on s'était heurté à un texte formel de l'acte d'Algésiras dont l'accord avait déclaré vouloir faciliter l'exécution : l'article 107 imposant la loi de l'adjudication. Il était ainsi conçu : « La validité des concessions qui seraient faites aux termes de l'article 106 ainsi que pour les fournitures d'État, sera subordonnée, dans tout l'Empire chérifien, au principe de l'adjudication publique sans acception de nationalité, pour toutes les matières qui, conformément aux règles suivies dans les législations étrangères, en comportent l'application ».

Il était évident que ce texte aurait suffi à étouffer dans le germe la collaboration allemande. Celle-ci ne pouvait être efficace que si, en fait, les deux gouvernements pouvaient assurer à leurs nationaux la concession des entreprises dans lesquelles ils s'étaient engagés à les associer. Aussi le gouvernement impérial conviait-

il la France à tourner la difficulté par une interprétation quelque peu abusive. L'article 107 ne consacrait, en somme, le principe de l'adjudication que « pour les matières qui, conformément aux règles suivies dans les législations étrangères, en comportent l'application ». L'adjudication n'est donc que l'exception et le droit commun, c'est, soit le contrat de gré à gré après concours, soit le simple contrat de gré à gré. Cette manière de voir aura d'ailleurs l'avantage d'écarter « une concurrence stérile et nuisible » et de permettre à « certains groupements allemands et français qui ont déjà fait des études préalables et ont dépensé de l'argent à cet effet, de soumissionner de grandes entreprises avec la certitude de les obtenir ».

La possibilité étant ainsi établie de se soustraire au système de l'adjudication et d'obtenir les concessions directement du maghzen, l'aide-mémoire, après avoir réservé la question de la créance Renschhausen et celle du port de Larache, abordait celle des travaux publics. Il fut décidé que la continuation des travaux de Tanger et de Casablanca serait soumise, soit à l'adjudication, soit à la « solution pratique » ci-dessus définie, c'est-à-dire l'association allemande excluant une « concurrence stérile et nuisible ».

En outre, la caisse spéciale des travaux publics, instituée par l'article 66 de l'acte d'Algésiras, devait être utilisée d'une façon nouvelle afin de réunir des disponibilités plus élevées. Le gouvernement impérial pro-

posait enfin que les deux légations de France et d'Allemagne à Tanger fussent, immédiatement après que l'identité de vue serait officiellement arrêtée par les deux gouvernements, munies d'instructions de nature à faciliter les négociations sur les contrats à conclure avec le sultan et surtout celui du prochain emprunt, ainsi que les interprétations de certaines prescriptions de l'acte d'Algésiras. Elles prêteraient aussi leur appui pour « prendre les mesures financières destinées à l'exécution des travaux publics ».

L'aide-mémoire du 2 juin fit sentir à la France sur quelle pente glissante elle s'était laissée entraîner par l'Allemagne.

D'Espagne et d'Angleterre ne tarda pas à arriver l'expression du mécontentement que causait la perspective d'un monopole franco-allemand. M. Paul Cambon, ambassadeur de France à Londres, écrivait à Paris : « Il ne pouvait être question d'éliminer des premiers travaux à entreprendre pour outiller le Maroc, ni des concessions à exploiter, les intérêts anglais qui s'appuyaient sur une influence bien plus ancienne et sur des courants d'échanges beaucoup plus considérables que ceux de l'Allemagne ».

L'aide-mémoire donna lieu à une crainte plus grave encore. La collaboration étroite des deux légations de France et d'Allemagne, collaboration destinée à diriger le maghzen, à lui exposer la nécessité d'un emprunt, à

lui suggérer des contrats, à lui fixer un programme de travaux, n'est-elle pas avant tout d'essence politique ? et l'Allemagne ne cherche-t-elle pas à nous acheminer vers une sorte de condominium politique du Maroc ?

Au point de vue intérieur, l'aide-mémoire n'allait pas sans susciter également de grosses difficultés. Le gouvernement français avait pris l'engagement d'associer ses nationaux aux grandes entreprises, mais il ne pourrait le faire qu'en choisissant parmi eux, et par conséquent en évinçant le plus grand nombre des intéressés. Limitant la concurrence aux dépens des étrangers, il fallait encore, pour être logique, la limiter aux dépens de ses nationaux.

Or, s'il est dans les habitudes du gouvernement allemand de « discipliner ses candidats », le gouvernement français ne saurait le faire sans s'exposer aux vives attaques des maisons évincées, à des polémiques et à des critiques de nature à mettre sa responsabilité en cause devant l'opinion et devant les chambres. Nos traditions et nos mœurs sont très différentes.

Dans cet embarras, le gouvernement français laissa dormir l'affaire et la réponse que le gouvernement allemand avait sollicitée le 2 juin dans le plus bref délai, ne partit du quai d'Orsay que le 14 octobre suivant. Elle était d'ailleurs ambiguë ; conciliante à l'excès sur les points où son adhésion ne pouvait faire de doute, elle feint d'ignorer la situation pourtant très nette engendrée par l'accord du 9 février, et que l'aide-

mémoire envisageait avec sérénité. L'aide-mémoire allemand portait : « ainsi on trouverait les moyens propres à permettre à certains groupements *allemands et français* de soumissionner de grandes entreprises avec la certitude de les obtenir ». La note française, préoccupée de ne pas alarmer les puissances signataires de l'acte d'Algésiras, réplique : « On verrait avec faveur des groupements se former en vue de travaux publics *entre des entrepreneurs de différentes nationalités* offrant des garanties sérieuses et notamment des maisons françaises et allemandes ». L'aide-mémoire allemand portait (ne parlant que des Français et des Allemands) : « il est entendu que, conformément à l'accord du 9 février, les deux gouvernements tâcheront d'associer mutuellement leurs nationaux ». La note française réplique (parlant non seulement des Français et des Allemands), mais des différentes nationalités : « L'arrangement du 8 février dernier qui a expressément prévu et encouragé des associations de ce genre trouverait là une heureuse application ». Et enfin la divergence s'accuse très nette dans les deux passages suivants. La note allemande portait : « Le gouvernement français aura la faculté d'associer à une entreprise au Maroc outre les Allemands, aussi des Anglais et des Espagnols. Mais cette association sera à la charge de la quote-part française ». La note française répond : « Le gouvernement français désire d'ailleurs, ainsi que le mentionne la note allemande, faire accéder, dans la plus large mesure

possible, à ces groupements les industriels français et espagnols » (1).

Ainsi l'Allemagne prétendait écarter les concurrents ou ne les accepter que comme de simples sous-participants de la part française. La France, en répondant en termes généraux, feignit d'ignorer la prétention allemande et escamota, sans la résoudre, la difficulté.

Et pourtant, il importait de s'entendre sur ce point. Il y avait une contradiction absolue entre l'accord de 1909 et l'acte d'Algésiras. Il fallait se décider ou pour l'un ou pour l'autre; continuer à subir la concurrence stérile et nuisible des treize nationalités établies au Maroc, ou truster au profit de groupes franco-allemands toutes les entreprises. On n'avait pu se résoudre à le faire. Toutes ces hésitations créèrent une équivoque qui, placée à la base de la collaboration franco-allemande, devait la faire échouer.

SECTION III

LES RÉSULTATS DE L'ACCORD

§ I. *L'exploitation des mines du Maroc.*

L'exploitation des mines du Maroc offrit aux gouvernements français et allemand une première occasion d'appliquer l'accord du 9 février. La richesse du sous-sol marocain avait depuis longtemps donné lieu à des

(1) Tardieu, p. 42.

prospections d'ingénieurs de toutes les nationalités et à des combinaisons financières. Mais la conférence d'Algésiras avait subordonné l'exploitation des mines à un règlement dont la non-promulgation avait empêché tout acte d'exécution. Quoi qu'il en soit, deux groupements se trouvaient en présence au lendemain de l'accord : l'Union des mines et les frères Mannesmann.

L'Union des mines, fondée en 1907, était un groupement international en majorité franco-allemand, composé des plus importantes maisons. Les principaux participants français étaient la maison Schneider et sa filiale la Compagnie Marocaine, la Compagnie Chatillon, Commentry, les Aciéries de la marine, le comte Armand M. Hoskier. Les principaux participants allemands étaient les maisons Krupp, la société Gelsenkirchen, la maison Thiessen. L'Union comprenait en outre des associés anglais, espagnols, italiens et portugais. La répartition était la suivante : France 50 p. 100 environ (avec la présidence et huit administrateurs) ; Allemagne 20 p. 100 (avec le vice-président et deux administrateurs) ; Angleterre 10 p. 100 (un administrateur) ; Espagne 6 p. 100 (deux administrateurs) ; Italie 4 p. 100 ; Portugais 2 p. 100 (un administrateur).

En 1909, l'Union absorbait en outre le portefeuille minier marocain de la Compagnie Mokta el Hadid et accueillait la Compagnie de Saint-Gobain en même temps que de puissants associés belges.

Le président était M. Darcy, président du Comité des

houillères de France. L'Union était donc un groupement sérieux et décidé à poursuivre au Maroc une œuvre industrielle.

Les frères Mannesmann étaient loin d'offrir les mêmes garanties. D'origine obscure, ils s'étaient fait une rapide fortune en se spécialisant dans les entreprises financières. Les richesses minières du Maroc ne furent pour eux pas autre chose que l'occasion d'une spéculation. Ils avaient consenti à Moulay-Hafid, encore prétendant, des avances de fonds; ils surent obtenir de lui, en échange, quand il fut sultan, des concessions minières très étendues « dont ils espéraient trouver, sinon beaucoup de minerai, du moins beaucoup de profit »; ils pensaient qu'il serait profitable de créer des obstacles à l'Union et que celle-ci, pour avoir les coudées franches, leur consentirait une part importante dans une entreprise dont la réalisation demandait des travaux importants de recherches qu'ils n'avaient pas encore faits et ne se souciaient sans doute pas de faire. Ils étaient surtout parvenus à se créer en Allemagne une popularité dont le gouvernement impérial allait faire avec étonnement l'expérience.

Telle qu'elle était constituée, l'Union des mines répondait approximativement aux vues de l'accord du 9 février. Le gouvernement français et le gouvernement allemand lui étaient, pour cette raison, favorables. Et même ce dernier ne cacha pas aux frères Mannesmann son peu de confiance dans les droits qu'ils invoquaient en se

basant sur une prétendue loi minière du 7 octobre 1908 édictée par Moulay-Hafid. Cependant, comme il y avait pour le moins apparence de droits acquis et comme il importait de relever la participation allemande insuffisante dans l'Union des mines, le gouvernement allemand, d'accord avec le gouvernement français, présenta, au lendemain de l'accord, les frères Mannesmann à l'Union et engagea cette dernière à négocier avec eux. L'Union accepta de bonne grâce. Du 6 au 25 avril 1909, plusieurs entrevues eurent lieu à l'ambassade d'Allemagne à Paris, en présence du baron de Lancken, conseiller de cette ambassade, entre les frères Mannesmann et les représentants de l'Union. Les frères Mannesmann réclamaient la moitié des gisements pour lesquels ils seraient en compétition avec l'Union et une participation de moitié dans toutes les affaires, y compris les chemins de fer auxquels s'intéressait l'Union. Ils refusaient, d'autre part, de communiquer à leurs interlocuteurs la liste des gisements sur lesquels ils invoquaient un droit de concession. Avec de telles exigences et une telle mauvaise foi, on ne pouvait traiter sérieusement l'affaire et la conversation n'eut pas de suite. Elle reprit cependant quelques semaines plus tard à Tanger où les représentants français et allemands firent leur possible pour amener une entente entre les deux groupes.

Cette fois, l'Union des mines offrait à MM. Mannesmann une répartition territoriale qui laisserait à cha-

cune des parties son autonomie dans des zones déterminées. Mais, le 21 mai, les pourparlers étaient à nouveau rompus. M. de Rosen exprima son regret de cette rupture et se plut à reconnaître l'esprit de conciliation dont avait fait preuve le représentant de l'Union des mines, M. de Peyérimhoff, et s'engagea à en témoigner à Berlin.

Cet échec était un coup porté à l'accord du 9 février, mais plus spécialement à la diplomatie allemande qui s'était montrée cette fois impuissante à « discipliner ses candidats » pour les faire rentrer dans le cadre des associations qu'elle s'était engagée à favoriser au Maroc.

Elle ne se tint pas pour battue. Dans une note du 6 juin remise à M. Pichon par M. de Lancken, le gouvernement allemand suggéra qu'il y avait lieu préjudiciellement d'établir le règlement des mines prévu par l'article 112 de l'acte d'Algésiras et de créer un organe compétent impartial et neutre, qui, en qualité de juge ou d'arbitre, aurait à examiner les prétentions des différents intéressés et à régler les points qui avaient été en litige au cours des conversations entre l'Union et les frères Mannesmann. Il était amené, en outre, à mentionner le gouvernement espagnol qui avait fait valoir auprès de lui les intérêts de ses nationaux engagés dans l'affaire des mines. Il lui paraissait en outre désirable que les trois gouvernements : français, espagnol et allemand se missent d'accord sur la façon de procéder dans la question des mines du Maroc, dès avant la pro-

mulgation du règlement minier. Pour lui, il avait adressé à ses agents au Maroc des instructions d'après lesquelles ceux-ci devraient présenter au sultan, d'accord avec les représentants d'autres pays, les délégués du Syndicat, en recommandant à la bienveillance du gouvernement marocain les intérêts qu'ils représentaient, tout en s'abstenant d'entrer dans les détails des demandes que les délégués désireraient adresser au sultan. Le 16 juin, le gouvernement français faisait connaître sa réponse (1). Il se plaisait à reconnaître que, dès le début, il avait envoyé à ses agents au Maroc des instructions conçues dans le même sens que celles adressées par le gouvernement impérial. Il insistait sur cette idée que la France était restée contraire à la concession d'aucun monopole et faisait remarquer que les demandes récemment présentées par l'Union des mines à l'examen du maghzen paraissaient exclure à la fois l'idée d'un monopole et celle d'une concession qui serait également inadmissible avant le règlement minier. Le gouvernement français s'associait enfin au vœu du gouvernement impérial que le règlement fût établi le plus tôt possible.

En résumé, diplomatie allemande et diplomatie française s'entendaient, après n'avoir pu associer leurs nationaux, pour les empêcher d'acquérir isolément des avantages qu'elles entendaient réserver aux sociétés

(1) *Livre Jaune*, V, p. 162.

qu'elles pourraient constituer plus tard selon les vues de l'accord de février, lorsque le règlement minier serait établi.

Mais la promulgation de ce règlement rencontrait des difficultés que l'accord franco-allemand avait fait naître. La légation d'Espagne, en particulier, craignait que ce travail se fit sous l'influence de la France — et les autres légations étaient naturellement enclines à développer le rôle du corps diplomatique.

On avait convenu de charger l'ingénieur de la caisse spéciale d'élaborer le règlement et de le soumettre au corps diplomatique et au gouvernement chérifien. Mais la tâche était difficile et le travail n'avancait pas. C'est pour cette raison que la note allemande du 6 juin avait proposé la création d'un organe compétent, impartial et neutre.

La France reprit l'idée, le 16 juillet, dans une circulaire adressée à nos ambassadeurs à Berlin, à Londres et à Madrid ; elle définissait la mission de la commission technique qu'elle proposait de créer. Cette commission travaillerait à titre purement officieux, car on ne peut légiférer sur le Maroc en dehors de Fez ou de Tanger ; mais ces travaux établiraient l'entente entre les principaux gouvernements intéressés (on exclut donc les dix autres puissances signataires d'Algésiras) par une voie plus facile et plus rapide que celle d'une négociation proprement diplomatique. L'Allemagne, l'Espagne et l'Angleterre envoyèrent leur adhésion à la proposition

française. La commission se réunit le 3 novembre à Paris. Elle était composée de M. Aiguillon, inspecteur général des mines, pour la France ; M. Haber, conseiller intime, rapporteur détaché au ministère des Colonies, pour l'Allemagne ; M. Fernando de los Villares y Amor, inspecteur général des mines, pour l'Espagne, et de Sir Henry Cunynghame, K. C. B., conseiller légal et sous-secrétaire d'État adjoint au ministère de l'Intérieur, pour l'Angleterre. Cette commission établit à titre officieux un projet soumis à la ratification des gouvernements. L'Allemagne ayant soulevé des objections, toujours sous l'influence du groupe Mannesmann qui demandait la création d'une juridiction arbitrale étrangère, le projet ne fut pas adopté. Mais, sur la proposition de l'Espagne, la commission reprenait le 10 mai ses travaux et les terminait le 9 juin.

Les gouvernements n'avaient pas si longtemps attendu pour reprendre l'affaire et pour essayer encore une fois de rapprocher les intérêts en présence. Le 12 janvier 1910, M. de Schoen proposait à M. Cambon un nouvel essai de conciliation entre l'union des mines et les frères Mannesmann ; il donnait l'assurance que le directeur de la société Krupp, participante de l'Union, serait disposée à entrer dans cette voie, et souhaita que le gouvernement français agît dans cet esprit auprès des membres français de l'union marocaine. Ceux-ci, pressentis par M. Pichon, répondirent que si les pourparlers autrefois engagés avaient échoué, la faute n'en était pas à l'Union,

par conséquent ce n'était pas à elle de reprendre la conversation.

Le moment avait été mal choisi. A cette époque, en effet, les frères Mannesmann provoquèrent en Allemagne une polémique de presse inouïe, dirigée contre les maisons françaises, contre le gouvernement français et contre le gouvernement allemand lui-même ; le principal grief invoqué était que ses exploitations minières auraient été tolérées par les autorités françaises dans la région-frontière aux environs d'Oudjda et dans les Beni Snassen, contrairement aux clauses de l'acte d'Algésiras qu'on opposait contre eux. Sûrs d'être suivis, même contre leur gouvernement, par l'opinion qu'ils avaient su soulever, ils repoussèrent au début de mars les suggestions de M. Stemrich, sous-secrétaire d'État, qui les engageait à s'entendre avec l'Union des mines ; et déclarèrent vouloir attendre, pour reprendre la conversation, que le Reichstag, ou tout ou moins la commission du budget, ait statué sur leur affaire. Au Reichstag, le 16 mars, le chancelier, M. de Bethmann Hollweg, qui n'était pas encore l'homme au chiffon de papier, déclara catégoriquement, malgré l'hostilité de l'opinion, que « la délibération du corps diplomatique de Tanger du 20 août 1908 lierait l'Allemagne, au cas même où elle ne serait pas conforme à l'acte d'Algésiras ; que par suite, le gouvernement allemand ne pourrait pas reconnaître la validité de la prétendue loi minière de Moulay-Hafid, et qu'il observerait ses engagements

internationaux ». Il ajouta qu'il s'efforcera de retenir des prétentions des frères Mannesmann ce qui était compatible avec les conventions et, pour se défendre des accusations portées contre le gouvernement allemand, déclara que sa politique n'était pas une politique d'abandon des intérêts allemands, mais une politique de conciliation (1). Le surlendemain, le chancelier partait pour l'Italie. Il ne le fit pas sans exprimer à M. J. Cambon le vœu très vif que l'Union des mines cherchât et trouvât un terrain de conciliation avec les Mannesmann, et sans dire combien, personnellement, il souhaitait que cette affaire s'arrangeât par une entente entre les intéressés.

Ce désir d'entente vint de plus haut encore au gouvernement français. Le 19 mai 1910, aux funérailles d'Édouard VII, Guillaume II annonça à M. Pichon la visite à Paris de M. Rathenau (2), chargé de préparer un accord entre les frères Mannesmann et l'Union, et lui dit son désir d'aboutir à une solution satisfaisante.

En effet le 26 mai, M. de Rathenau arrivait à Paris, et après avoir été présenté à M. Pichon et à M. Briand par le prince Rodolin, proposait à l'Union une entente qui devait aboutir dans les trois jours, basée sur un partage minier du Maroc. C'était une proposition inacceptable au double point de vue technique et politique.

(1) *Livre Jaune*, V, 362.

(2) Tardieu, *Le mystère d'Agadir*, p. 48.

L'Union offrit de substituer au partage territorial un partage par nature de minéral. On placerait dans le lot Mannesmann toutes les mines de fer (c'est-à-dire ce qui intéresserait le plus la métallurgie allemande). Les autres mines seraient placées dans le lot de l'Union; chacun des deux groupements assurerait à l'autre une redevance de 20 p. 100 sur les produits de son exploitation; M. Rathenau refusa. L'Union, se conformant au désir qu'on lui exprimait en haut lieu, fit une nouvelle concession. Elle accepta le principe d'une division territoriale à la double condition que le partage ne s'appliquerait qu'au passé, l'ensemble du Maroc restant ouvert à tous pour l'avenir, et que le sud et l'ouest du Maroc prospectés par l'Union, seraient compris dans son lot. M. de Rathenau accepta en principe. Après bien des concessions, la signature fut fixée au 8 juin. Mais à cette date M. Rathenau fit annoncer que, MM. Mannesmann ayant demandé des modifications qui lui semblaient injustifiées et injustifiables, il avait résigné son mandat. L'Union décida sur-le-champ qu'elle considérerait les pourparlers comme rompus.

Une dernière tentative fut faite qui obtint l'agrément de l'ambassade d'Allemagne. Un groupe de financiers en connexion avec la haute banque anglo-allemande constitueraient une société avec l'Union et les frères Mannesmann. Des propositions furent formulées en avril 1911 : 40 p. 100 aux Mannesmann, 10 p. 100 au groupe départageur anglo-allemand; un directorium de six

membres, trois nommés par l'Union, trois par le groupe Mannesmann. C'était l'absorption de l'entreprise française par les capitaux allemands qui entraient pour 20 p. 100 dans le capital de l'Union. L'Union, pour des raisons financières et des motifs patriotiques, refusa.

C'était l'échec définitif. Sur ce premier terrain, l'accord du 9 février n'avait porté aucun fruit. Pourtant la bonne volonté des deux gouvernements s'était à maintes reprises affirmée, et l'Union, conseillée par le gouvernement français, avait fait preuve d'une patience admirable.

Toute la faute en revient aux frères Mannesmann, dont les exigences injustifiables avaient rendu toute entente impossible, mais aussi au gouvernement allemand qui, en ne pouvant les amener à composition, n'avait pas tenu l'engagement qu'il avait pris implicitement de discipliner ses nationaux et de les faire rentrer dans le cadre des associations prévues par l'accord du 9 février.

§ II. *La société marocaine des travaux publics.*

On se souvient de la réglementation prévue par l'acte d'Algésiras pour les travaux publics : Principe de l'adjudication publique sans acception de nationalité; création de deux caisses spéciales alimentées par la taxe urbaine et par la taxe *ad valorem* sur les marchandises d'origine étrangère, et destinées à pourvoir aux besoins

de la voirie, à l'entretien des villes et, en général, aux dépenses nécessitées par l'exécution des travaux publics tendant au développement de la navigation et du commerce au Maroc; établissement du programme des travaux par le corps diplomatique; nomination d'un ingénieur et, au besoin, d'un ou plusieurs ingénieurs adjoints.

Comment la France et l'Allemagne allaient-elles pouvoir concilier ces exigences avec l'engagement qu'elles avaient pris d'associer leurs nationaux dans des entreprises qu'elles s'efforceraient de leur faire adjudger?

Déjà la France eut la faveur toute légitime de voir nommé par le maghzen et agréé par le corps diplomatique un de ses nationaux, M. Porché, conseiller de la direction des travaux publics. Il avait pour mission, aux termes de l'article 66 de l'acte d'Algésiras, d'établir les études, devis, projets et cahiers de charges se rapportant au programme des travaux, et faisait partie du bureau d'adjudication. Ses fonctions lui conféraient donc un pouvoir dont l'Espagne devait l'accuser — malgré qu'un Espagnol, M. Llorens, lui fût adjoint — d'user dans l'intérêt de son gouvernement et de ses compatriotes (1),

D'autre part, le corps diplomatique, sous l'impulsion des ministres de France et d'Allemagne, élaborait, de mars à septembre, un programme grandiose se répar-

(1) *Livre Jaune*, VI, 312.

tissant sur cinq années, pour lesquelles il prévoyait respectivement des budgets de 2.142.000, 1.560.000, 648.000, 495.000 et 60.000 francs. On avait en vue surtout des constructions de phares, à Mazagan, à Larache, à Magazen, à Safi, à Casablanca, à Malabata; l'aménagement des ports, la création de voies d'accès vers ces ports, l'amélioration des routes existantes, l'établissement de ponts. Ce programme avait évidemment pour but la pénétration économique du pays et la création des moyens les plus propres à son exploitation : on comprend la répugnance de Moulay Hafid à l'accepter et la hâte des puissances, mais surtout de la France et de l'Allemagne, à le voir appliquer. France et Allemagne s'étaient assuré la mise en adjudication d'entreprises tentantes, lucratives pour leurs nationaux et pleines de conséquences politiques pour elles-mêmes. Elles avaient, en outre, auprès du maghzen des moyens d'action à peine déguisés. Mais restait encore la question épineuse de la répartition des travaux entre les intéressés et du monopole qu'on voulait créer au profit des Français et des Allemands.

On pouvait, pour chaque entreprise mise en adjudication, créer une combinaison franco-allemande qu'on s'efforcerait de favoriser au détriment des adjudicataires d'autres nationalités. Cette solution n'eût pas été pratique, car elle aurait remis à tout moment en question le principe de la répartition franco-allemande et elle aurait été dangereuse, car les autres puissances

intéressées n'auraient pas manqué de protester contre leur exclusion systématique des bénéfices de l'adjudication.

Mieux valait, une fois pour toutes, fixer la part que l'on entendait attribuer aux intérêts en présence et créer une société type renfermant dans son sein, dans une proportion à déterminer, les entrepreneurs français et allemands. Ainsi serait réalisée d'une façon vraiment satisfaisante l'association d'intérêts que la France et l'Allemagne avaient voulu créer entre leurs nationaux, le 9 février. Cette combinaison, d'ailleurs, offrait l'avantage inappréciable de permettre de faire une place aux entrepreneurs et aux capitaux des autres nationalités. Grâce à cette satisfaction accordée aux autres puissances, la France et l'Allemagne pourraient plus librement patronner la société qu'elles se proposaient de créer.

En octobre 1909, des négociations préparatoires eurent lieu entre les capitalistes que les deux gouvernements avaient rapprochés. Une première conférence eut lieu, à la demande de l'ambassade d'Allemagne, au ministère des Affaires étrangères, entre MM. Regnault, Guiot, de Lancken, Renschhausen, Lauter et les représentants du Crédit foncier et agricole d'Algérie et de Tunisie (1). Les négociations furent assez rapides et on

(1) V. Tardieu, *Le mystère d'Agadir*, p. 60.

était sur le point de signer l'accord lorsque les éléments allemands retirèrent leur adhésion en disant que leur gouvernement jugeait insuffisante la part qui leur était faite. Les mêmes difficultés que l'on rencontrait pour la constitution d'une association minière semblaient devoir se produire. A la demande de son gouvernement, le groupe français consentit pourtant à reprendre les négociations si brutalement et si injustement rompues. En février 1910, l'accord était fait entre les intéressés et la Société marocaine des travaux publics était constituée le 17 février, à Paris, au siège du Crédit foncier et agricole d'Algérie et de Tunisie.

Les participants français étaient : le Crédit foncier et agricole d'Algérie et de Tunisie; la Banque de l'Union parisienne; les maisons Hersent et Dollfus; la Société Schneider et sa filiale, la Compagnie marocaine, concessionnaire des travaux de Casablanca. Les participants allemands étaient : Renschhausen, les maisons Holtzmann, de Francfort; Jahn, de Tanger; Sager et Warner, de Munich.

Le capital social était de 2 millions de francs, constitué par 2.000 actions de 1.000 francs. La répartition était la suivante :

	Actions	Francs	P. 10
France.....	1.000	1.000.000	50
Allemagne ...	520	520.000	26
Autriche.....	80	80.000	4
Angleterre ...	125	125.000	6,25
Espagne.....	100	100.000	5
Italie	50	50.000	2,5
Belgique.....	50	50.000	2,5
Suède.....	50	50.000	2,5
Portugal.....	25	25.000	1,25
	2.000	2.000.000	100

Le conseil d'administration était composé de la manière suivante : MM. André Lebon (Français), président du conseil; D^r Lauter (Allemand), de la Maison Holzmann, vice-président du conseil; marquis de Villemejo (Espagnol), vice-président du conseil; marquis de Frondeville, de Caqueray, de Freycinet, Georges Hersent et Jules Dollfus (Français); Renschhausen, Jahn, de la Maison Jahn et Tolidano (Allemands); Carlton Levick (Anglais), de la Maison Harris et Dixon. Soit : 6 membres français dont le président avec voix prépondérante, 4 membres allemands, un anglais et un espagnol.

La constitution de cette société était un succès pour les diplomaties française et allemande qui avaient réussi à rapprocher dans une même entreprise de très importants intérêts de leurs nationaux. Elles avaient ménagé les susceptibilités étrangères en donnant à la société

une façade internationale. Mais avec ses 80 p. 100 du capital, avec son président français et son vice-président allemand, avec ses 10 membres français ou allemands sur 12 dont se composait le conseil d'administration, la Société marocaine des travaux publics constituait bien l'un de ces puissants groupements franco-allemands préconisés par l'aide-mémoire du 2 juin 1909.

Le rôle qu'on entendait lui faire jouer était bien un rôle d'exploitation économique poussé à l'extrême.

La Société avait pour objet :

« 1° La recherche et l'étude au Maroc de *toutes* concessions ou entreprises de travaux ou services publics et des affaires qui s'y rapportent directement ou indirectement.

» 2° L'obtention, l'exploitation, la cession ou l'apport, en tout ou partie, à des tiers ou à des sociétés constituées ou à constituer par la présente société ou toutes autres, de toutes concessions ou entreprises de travaux publics ou services publics au Maroc, notamment en ce qui concerne les ports, routes, canaux, chemins de fer, etc., et tout ce qui s'y rattache directement ou indirectement. Ladite exploitation pourra également avoir lieu par association ou convention avec des tiers ou d'autres sociétés déjà constituées ou qui viendraient à l'être par des tiers ou par la présente société ».

On remarquera l'effort expansionniste qui s'exprime dans ces formules. Qu'il s'agisse de chemins de fer, de routes, de ports ou de canaux, la société prétend s'y

intéresser ; elle veut même s'intéresser à toutes les affaires qui s'y rattacheront directement ou indirectement. Elle recherchera, étudiera, s'efforcera d'obtenir et exploitera tout ce que le Maroc est capable d'offrir. Elle demandera à avoir sa part, par association ou convention, dans les entreprises qui pourraient être constituées en dehors d'elle. Elle même créera des sociétés, des filiales qui lui permettront une pénétration économique plus complète, plus efficace. Enfin, la société envisage la concession des « services publics » que la conférence d'Algésiras, soucieuse d'assurer l'intégrité de la souveraineté du sultan, avait formellement prohibée.

Il n'était pas douteux qu'avec un objet si étendu la Société marocaine pourrait être entre les mains des diplomates qui l'avaient constituée un excellent instrument de domination. Une clause des statuts souligne la valeur politique de l'entreprise. Il était entendu qu'on tiendrait compte autant que possible, en attribuant les travaux à un entrepreneur de nationalité déterminée, de l'intérêt que présenterait pour cette nationalité la région où ces travaux devaient être accomplis.

La Société marocaine devait d'ailleurs avoir l'occasion de rendre dès sa naissance un service aux gouvernements qui l'avaient créée, et de permettre la solution de deux affaires qui suscitaient des difficultés intérieures au gouvernement allemand et étaient de nature à affecter péniblement ses rapports avec le gouvernement français.

Les travaux du môle et de l'égout collecteur que M. Renschhausen s'était fait concéder n'avaient pas été soldés par le maghzen. Le 24 avril 1909, l'entrepreneur allemand avait exigé le paiement des 1.500.000 francs qui lui étaient dus, et avait menacé le maghzen de prendre possession des travaux et de saisir à la Banque d'État les fonds nécessaires au règlement de sa créance; il avait arboré à l'extrémité de la jetée le pavillon allemand, et avait, de ce fait, soulevé à Tanger la plus vive émotion. La Banque d'État, pressentie au sujet d'une combinaison qui aurait permis de payer une partie de la dette du maghzen, s'y était finalement refusée. Le gouvernement français put obtenir du Crédit foncier et agricole d'Algérie, qu'il engageait à ce moment dans la Société des travaux publics, une avance de 600.000 francs qui mit le maghzen en mesure de donner satisfaction à M. Renschhausen (1).

La seconde affaire était relative au port de Larache. Les entrepreneurs allemands invoquaient une promesse antérieure du maghzen, promesse qui, faute de fonds, n'avait jamais connu le moindre commencement d'exécution. La Société marocaine accepta que la somme de 6 millions à prélever sur l'emprunt de 1910 pour la réalisation de ce projet fût tout entière réservée aux Allemands; le groupe français renonçait à toute participation dans ces travaux, à charge par la Société de

(1) *Livre Jaune*, V, 192.

lui rétrocéder par la suite, en plus de sa part, un montant de travaux égal à la moitié de ceux de Larache, soit 3.125.000 francs.

La Société marocaine étant ainsi constituée, et ayant ainsi réglé les questions qui étaient de nature à entraver son développement, il lui restait à rechercher, à étudier et à obtenir l'exploitation des entreprises en vue desquelles elle avait été créée. Avec le sens commercial d'une entreprise privée, elle ne manqua pas de le faire. Dès le 17 février 1910, jour du dépôt des statuts, elle avisa le doyen du corps diplomatique à Tanger de son intention de mettre à l'étude la question de l'adduction de l'eau et de l'installation de tramways électriques à Tanger, et dès le mois de mars suivant, elle envoya sur place des ingénieurs pour étudier la question. Le 15 juillet 1910, elle demanda par deux lettres adressées au maghzen et au doyen du corps diplomatique à Tanger la concession des phares marocains. Le 22 août suivant, elle demanda, par une lettre adressée au ministre français des Affaires étrangères, la concession des travaux des ports de Tanger et de Casablanca, la concession de la voie ferrée Tanger El Kçar, avec prolongement éventuel sur Fez, la concession de la voie ferrée Casablanca-Settat avec prolongement sur Marrakech. Le 3 février 1911, elle demanda, par lettre adressée à El Mokri, l'autorisation de commencer des études pour le chemin de fer Tanger El Kçar. Le 3 mars 1911, par lettre

adressée aux ministres français des Affaires étrangères et de la Guerre, elle fit connaître son accord avec MM. Massenet et le commandant Maumené pour toutes propositions faites antérieurement par eux au sujet des lignes Marnia-Taourirt et Casablanca-Marrakech. Le 12 avril 1911, elle demanda au ministre de France au Maroc de commencer les études de la ligne Tanger El Kçar. Le 22 mai 1911, elle rappela au ministre des Affaires étrangères les dispositions prises par elle pour l'exécution des chemins de fer stratégiques. De tant de propositions, aucune à la fin de juin n'avait reçu la moindre suite. — Le 1^{er} juillet, le gouvernement allemand annonçait l'envoi à Agadir du *Panther*.

§ 3. *Les chemins de fer marocains.*

Si aucune suite ne fut donnée aux affaires relatives à l'adduction de l'eau et à l'installation des tramways électriques à Tanger, aux phares de la côte marocaine et aux travaux du port de Tanger, l'affaire des chemins de fer donna lieu à un volumineux dossier. Aussi bien était-ce surtout en considération de la valeur politique et stratégique de cette entreprise, plus encore que de son intérêt économique, que les deux gouvernements prirent une part active aux négociations auxquelles elle donna lieu.

Le gouvernement français avait résolu, à la fin de décembre 1910, de faire construire, sur les crédits du

ministère de la Guerre, deux lignes d'intérêt militaire l'une dans la région de l'Oudjda, l'autre dans la Chaouya. Les travaux de la ligne de l'Oudjda seraient confiés au génie militaire; ceux de la ligne de la Chaouya seraient concédés à des entrepreneurs français. Dès qu'il eut connaissance des projets français, le gouvernement impérial fit savoir qu'il ne faisait aucune objection en ce qui concernait la ligne de la Chaouya, puisqu'il s'agissait d'une région où il avait reconnu notre occupation militaire; mais que, pour l'autre ligne, étant donné que l'on envisageait son prolongement au delà d'Oudjda, c'est-à-dire au delà du territoire qui était occupé par les troupes françaises, il entendait faire des réserves : il voyait évidemment avec déplaisir une ligne qui, prolongée jusqu'à Taourirt, aurait mis les Français dans le voisinage de Taza et, par là, sur la route de Fez. Pour calmer ses craintes, le gouvernement français lui donna l'assurance qu'il n'était aucunement dans son dessein de franchir la Moulouya et qu'il reconnaissait pleinement que tout le territoire placé sur la rive gauche devait être soumis en droit aux clauses et stipulations de l'acte d'Algésiras.

Cette assurance ne suffisait pas à l'Allemagne, car elle n'en tirait aucun profit immédiat. Le 2 février, M. de Schœn suggéra à M. Pichon les conditions d'une entente : qu'on intéresse à la construction de ces lignes la Société marocaine où les capitaux allemands sont représentés pour un tiers, et le gouvernement allemand

ne fera aucune objection. A Berlin, M. Cambon reçut de semblables propositions. Le gouvernement accueillit la suggestion. L'entente entre les deux gouvernements était donc subordonnée aux résolutions qu'allait prendre la Société marocaine des travaux publics. Or, dans la réunion qui eut lieu, une divergence de vues se manifesta. Les Français, tenant compte des projets de chemin de fer à exécuter par les soins de l'administration militaire, étaient partisans d'une ligne partant de Casablanca. Les Allemands insistèrent, en premier lieu, sur la construction d'une ligne reliant Tanger et Fez, c'est-à-dire la capitale internationale du Maroc, siège du corps diplomatique, et la capitale chérifiennue, siège du maghzen.

Les deux cabinets de Paris et de Berlin étaient également désireux d'aboutir à un résultat positif et de donner à la Société marocaine l'occasion de jouer le rôle important pour lequel on l'avait créée. Les conversations qui eurent lieu à Paris entre M. Pichon et le baron de Schœn et à Berlin entre M. J. Cambon et M. de Kiderlen, aboutirent à un projet d'entente que le chancelier remit le 2 mars à notre ambassadeur et qui était basé sur la participation de la Société marocaine aux entreprises qu'on avait en vue.

« 1° En ce qui concerne la construction de la ligne d'Oudjda à Taourirt, l'administration militaire française se mettra en rapports pour l'exécution des travaux avec la Société marocaine des travaux publics.

» 2° L'administration militaire française confiera la construction de la ligne de Casablanca-Settat à un entrepreneur, lequel devra s'engager officieusement à se mettre en rapports, pour l'exécution des travaux, avec la Société marocaine des travaux publics.

»

» 4° La construction de la ligne Tanger-Fez qui devra, autant que possible, passer par Larache, sera mise en adjudication publique le plus tôt possible et, en tout cas, avant que ne soit abordée la construction de toute autre ligne marocaine éventuelle, à l'exception de celles portées aux §§ 1 et 2.

» Le gouvernement impérial et le gouvernement français employèrent officieusement leur influence réciproque pour que, à cette adjudication, la Société marocaine des travaux publics, qui y prendra vraisemblablement part, obtienne la concession. De même, les deux gouvernements s'emploieront en faveur de cette Société au cas où elle désirerait prendre part aux adjudications publiques qui pourraient éventuellement avoir lieu plus tard, conformément à l'acte d'Algésiras, pour la construction de la ligne Taourirt-Fez, ou pour d'autres ».

La situation était donc très claire.

L'Allemagne cessait de faire des objections et accordait la priorité aux deux lignes d'importance stratégique que le gouvernement français avait projetées et se ralliait à la conception de la ligne Taourirt-Fez. En retour, la France consentait à envisager la construction de la ligne

de Tanger à Fez réclamée par les Allemands et s'engageait à faire appel à la Société marocaine où les intérêts allemands étaient représentés par 30 p. 100 de capital.

Ainsi notre ministre des Affaires étrangères, logique avec lui-même, poursuivait la politique qui avait été consacrée par l'accord de 1909 : il n'avait pas hésité à associer une compagnie, allemande pour partie, au génie militaire français, pour la construction d'une ligne d'intérêt stratégique, puisque, de par son origine, cette société était gouvernementale en quelque sorte ; il s'engageait aussi à lui donner sa part dans la construction d'une ligne qu'il avait déjà concédée à des entrepreneurs français et cela était logique puisqu'il avait promis au gouvernement allemand, en février 1909, de mettre en commun les entreprises auxquelles donnerait lieu l'exploitation du Maroc ; il acceptait enfin d'intervenir auprès de ses nationaux pour assurer à la Compagnie marocaine, dans la mesure du possible, un monopole de fait pour cette exploitation. Sur ce point, M. Pichon et M. J. Cambon étaient pleinement d'accord.

Mais, le 3 mars, le ministère Monis remplaçait le deuxième ministère Briand ; M. Cruppi remplaçait M. Pichon. Le nouveau ministre des Affaires étrangères ne vit pas sans appréhensions les conséquences logiques que son département avait tirées de l'accord de 1909. Semblant méconnaître cet accord et feignant de ne connaître que l'acte d'Algésiras et la « liberté économique sans aucune inégalité », il écrivit à M. J. Cambon,

le 4 mars : « J'ai été amené à me demander si la clause qui se trouve au § 4 et qui a trait à l'intervention des gouvernements français et allemand pour l'attribution à la Société marocaine de la concession de la ligne de Tanger à Fez n'est pas de nature à nous attirer des représentations tant de la part du gouvernement espagnol que de celle du gouvernement anglais ». Le jour même, notre ambassadeur répondit pour justifier l'engagement qu'il voulait faire prendre à son gouvernement et que M. Pichon était prêt à signer : « L'engagement que les gouvernements français et allemand prendraient l'un vis-à-vis de l'autre ne regarde qu'eux. Chacun des deux gouvernements s'engage à l'égard de l'autre à exercer officieusement son influence sur ses propres ressortissants. Cet engagement n'empêche pas les soumissionnaires espagnols et anglais de concourir à l'adjudication. Le mot officieusement indique que cet engagement doit rester entre les deux gouvernements ». Non seulement l'engagement pris par la France est légitime, mais il est opportun : « L'objet que l'on a poursuivi en formant la Société marocaine a été précisément d'écarter au Maroc, dans l'avenir, la concurrence allemande en lui donnant une satisfaction limitée... Si nous ne nous entendons pas officieusement avec le gouvernement allemand au sujet du chemin de fer de Tanger à Fez, il ne nous sera plus possible de lui demander une assurance quelconque relativement aux chemins de fer en général. Si nous changions de tactique au moment

même où il s'agit de créer l'instrument d'exploitation du pays, nous ruinerions par cela même les résultats déjà obtenus, ainsi que l'œuvre de pénétration économique que, depuis tant d'années, nous poursuivons au Maroc ». La solution à adopter ne faisait pas de doute : « Il y aurait, à mon sens, beaucoup d'inconvénients à ce que l'accord relatif aux chemins de fer ne fût pas signé », déclarait catégoriquement M. Cambon. Pourtant les scrupules de M. Cruppi ne furent pas vaincus. Il proposa, le 5 mars, à M. Cambon, de modifier ainsi le § 2 de l'article 2 du projet d'accord : « Le gouvernement impérial et le gouvernement français emploieront officieusement leur influence pour que, *aux adjudications publiques qui auront lieu conformément à l'acte d'Algésiras* pour la construction de chemins de fer et auxquelles la Société marocaine prendra vraisemblablement part, cette société obtienne la concession ». Le rappel des principes de l'acte d'Algésiras semblait à M. Cruppi de nature à endormir la méfiance anglaise ou espagnole. M. de Kiderlen accepta la modification, mais usa de réciprocité et demanda pour la ligne Casablanca-Settat une promesse plus précise que celle que comportait le premier projet. Au lieu de : « L'administration militaire française confiera la construction de la ligne Casablanca-Settat à un entrepreneur, lequel devra s'engager officieusement à se mettre en rapports, pour l'exécution des travaux, avec la Société marocaine des travaux publics », le sous-secrétaire d'État demandait

que l'on mît : « ... lequel devra s'engager officieusement à charger de l'exécution des travaux la Société marocaine ». M. Cruppi hésitait toujours ; M. Cambon devant venir à Paris, il préféra attendre son retour en France pour conférer avec lui de l'accord à conclure « qui a une grave importance et dont il est nécessaire de peser les termes ». M. Cambon insista pourtant pour obtenir une solution plus rapide ; il avait, dans la rédaction du projet, reproduit les termes mêmes des instructions que lui avait envoyées M. Cruppi ; le gouvernement allemand avait accepté la formule générale que celui-ci lui avait fait soumettre. Aussi M. Cambon montrait-il quelque impatience à savoir quels étaient les termes qui empêchaient le ministre des Affaires étrangères d'accepter. Pourtant celui-ci, encore une fois, refusa de régler le texte par la voie du télégraphe.

Il émettait en outre une idée nouvelle relative à l'exploitation des chemins de fer pour laquelle, à son avis, le gouvernement français serait libre de prendre telles dispositions qui lui conviendraient. C'était une nouvelle difficulté qu'il soulevait après tant d'autres. Aussi M. Cambon, soucieux d'arriver le plus tôt possible à une entente qui rendit tangibles les résultats de l'accord de 1909, estima qu'il n'y avait pas lieu d'en parler. Tout retard était funeste. « Je crains, disait-il, le 9 mars, que si nous ne concluons une entente générale avec l'Allemagne, qui assure notre liberté d'action future en matière de chemins de fer au Maroc, nous ne

soyons obligés à des négociations particulières au fur et à mesure de la construction de chaque ligne. L'Allemagne pourrait être amenée à tenir compte, dans chaque occasion, de conditions étrangères à la question marocaine. Il serait sage de dégager notre situation et nos intérêts dans ce pays de tout lien avec la politique générale, en réglant la question des chemins de fer marocains une fois pour toutes ».

Le sujet de préoccupation de M. Cruppi était évidemment l'attitude qu'aurait l'Angleterre lorsqu'elle connaîtrait l'accord franco-allemand. Aussi M. P. Cambon fut-il chargé de pressentir sir E. Grey et sir A. Nicolson. Ceux-ci ne firent pas d'objection au projet d'accord, qui d'ailleurs ne lésait aucunement le gouvernement britannique, et déclarèrent leur intention toute légitime de ne pas empêcher leurs nationaux de participer aux adjudications et éventuellement de les appuyer, malgré tout le désir du gouvernement britannique de nous seconder au Maroc. Pour donner complète satisfaction à l'Angleterre, M. Paul Cambon suggérait de spécifier que les gouvernements français et allemand n'exerceraient leur influence que « sur leurs propres ressortissants ». M. de Kiderlen ayant souscrit à cette nouvelle demande, M. Cruppi rédigea, le 5 avril, un nouveau projet d'accord où étaient introduites les modifications qu'il avait pu obtenir ou auxquelles il avait dû consentir. La question de l'exploitation était passée sous silence. Le secrétaire d'État allemand la souleva et ma-

nifesta son désir de voir réserver aux Allemands, dans le recrutement du personnel, une part proportionnelle à leur participation dans le capital. Il exprima même par la suite sa crainte que, si le personnel ne comprenait aucun Allemand, il n'en résultât des vexations pour les sujets allemands, et que le transport des marchandises allemandes ne vint à subir des négligences de parti pris. M. de Kiderlen demandait en outre à la dernière heure que la participation allemande prévue fût élevée de 5 p. 100 et que le délai pendant lequel les gouvernements français et allemand s'engageaient à soutenir la Société marocaine fût porté de dix à vingt ans.

Ainsi les difficultés, avec le temps, allaient augmentant. M. Cruppi voyait avec inquiétude se développer et s'aggraver une affaire pour laquelle il avait eu dès le début une instinctive répugnance. Préoccupé de l'extension de plus en plus grande que le gouvernement cherchait à donner aux négociations et du retard que la solution subissait de ce fait, il proposa, d'accord avec le ministre de la Guerre, de réduire l'affaire à ses proportions primitives pour obtenir le plus tôt possible un résultat. « Ne convient-il pas, écrivit-il le 17 avril à M. Cambon, d'envisager exclusivement la construction, dans les deux régions occupées par nos troupes et aux frais du budget français, de deux lignes destinées à assurer le ravitaillement de nos postes (Oudjda à la Moulaya et Casablanca à l'Oum er Rebja)? Cette double

entreprise, n'étant pas soldée sur les fonds du Trésor marocain, ne tombe pas sous le coup de l'acte d'Algésiras. Cependant, désireux de réaliser les vues échangées au cours de la dernière négociation, le gouvernement de la République se propose de confier la construction des deux lignes à des entrepreneurs qui représenteront la Société marocaine des travaux publics. Nous n'avons pas l'intention de pousser ces deux lignes au delà de la Moulouya et de l'Oum er Rebia, limite des régions occupées. Il serait bien entendu que, si le maghzen devait, par la suite, procéder à ce prolongement, la construction ferait l'objet d'une adjudication conformément à l'acte d'Algésiras ».

C'était revenir en arrière; à l'époque où l'on s'évertuait encore à se soustraire aux clauses trop gênantes de l'acte international; de l'accord de 1909 qui prévoyait une collaboration grandiose des capitaux et des industries française et allemande, on ne conservait, seulement, pour ne pas envenimer le conflit, que l'idée d'une association réduite à des travaux d'un caractère tout gouvernemental et militaire.

M. Cambon se résigna. « La question des chemins de fer sera réduite aux chemins de fer militaires, écrivait-il le 21 avril. J'espère que les choses marcheront ainsi. Je ne dois pas vous dissimuler qu'il m'eût été préférable de donner une satisfaction plus générale à l'Allemagne pour une période déterminée. Quoique puissent penser certaines personnes, le chancelier, à mon senti-

ment, ne recherche pas d'aventures au Maroc; il veut maintenir les intérêts économiques de l'Allemagne ».

Et M. Cambon annonce ainsi la faillite de l'accord de 1909. « Les pangermanistes et ceux qui tiennent compte de leur opinion regrettent l'accord de 1900; on ne peut pas le dénoncer, mais on serait heureux, dans certains milieux, que l'acte d'Algésiras, sur lequel repose cet accord, pût être de nouveau mis en question ».

CHAPITRE V

La création par des gouvernements d'une société privée internationale à but politique : La Deutsch Niederländische Telegraphengesellschaft.

Nous avons vu jusqu'à présent comment des gouvernements avaient été amenés pour ainsi dire par la force des choses à s'immiscer officiellement dans des sociétés privées, à associer officiellement les intérêts de leurs nationaux pour les faire servir à leurs fins, et à collaborer avec eux. — Toujours les intérêts privés ont précédé chronologiquement les intérêts gouvernementaux qu'ils ont fait naître, et ont été le point de départ de la collaboration. — L'accord franco-allemand de 1909 lui-même n'aurait pas eu lieu si des Français et des Allemands n'avaient pas recherché d'abord au Maroc des avantages économiques.

Mais puisqu'aussi bien, dans la constitution de ces sociétés, les préoccupations politiques l'ont toujours emporté, en définitive sur les préoccupations commerciales et que ces sociétés sont devenues par l'intervention gouvernementale des entreprises politiques, ne peut-on imaginer, qu'indépendamment de tout intérêt né et existant des gouvernements s'entendent pour pro-

voquer une association des capitaux de leurs nationaux destinée à seconder leurs intérêts politiques ? En d'autres termes, puisque certaines grandes entreprises sont de nature à conférer une puissance politique, n'est-il pas possible pour des gouvernements de les créer de toutes pièces suivant les principes de la méthode que nous avons essayé d'exposer, afin de pouvoir s'en servir d'autant mieux ? Ce qui est une création de l'histoire peut-il faire l'objet d'une création rationnelle ?

Dès 1901, une création semblable a été faite par le gouvernement allemand et le gouvernement néerlandais. En dehors de toutes rivalités d'intérêts privés, et uniquement pour obtenir des résultats politiques, ces deux gouvernements se sont engagés à constituer une société germano-néerlandaise, destinée à devenir l'auxiliaire de leur politique en Océanie. L'Allemagne voulait s'affranchir de l'hégémonie télégraphique de la Grande-Bretagne dans cette partie du monde : elle s'est associée à une voisine faible et complaisante pour obtenir, sous le couvert d'une société commerciale, la *Deutsch Niederländische Telegraphengesellschaft*, les résultats politiques qu'elle désirait.

Jusqu'à la fin du xix^e siècle, l'Allemagne ne possédait dans l'océan Pacifique que la terre de l'Empereur Guillaume et l'archipel Bismarck. Nombreux avaient été pourtant les émigrants allemands qui, après 1815, avaient fui leur patrie pour aller s'établir en Australie

et dans les îles de l'Océanie. Aussi, lorsque l'Allemagne sentit s'éveiller en elle l'ambition coloniale, il lui sembla tout naturel de tourner ses regards du côté du cinquième continent. En l'espace de deux ans, de 1898 à 1900, elle s'assura dans le Pacifique un empire colonial de 244.000 kilomètres carrés, venant ainsi la troisième des puissances coloniales dans cette partie du monde, après l'Angleterre et la Hollande.

Le 6 mars, elle recevait à bail de la Chine, pour quatre-vingt-dix-neuf années, le port de Tsingtau et la baie de Kiao-Tchéou avec ses îles.

Le 30 juin 1899, l'Espagne lui cédait, par le traité de Madrid, moyennant 25 millions de pesetas, les îles Carolines, les îles Palau et les îles Mariannes, à l'exception de l'île de Guam, déjà cédée aux États-Unis.

Enfin, par la convention de Londres du 14 novembre 1899 et le traité de Washington du 8 décembre 1899, l'Allemagne s'entendait avec l'Angleterre et les États-Unis, avec lesquels elle exerçait un protectorat sur les îles Samoa, pour acquérir en pleine propriété les îles situées à l'ouest de Tutuila, c'est-à-dire Sawaï, Upolu, etc., etc.

Au seuil du xx^e siècle, l'Allemagne possédait en Océanie un empire colonial de 244.000 kilomètres carrés avec 449.000 habitants se répartissant de la façon suivante :

	Kilomètres carrés	Habitants
Nouvelle-Guinée allemande	181.000	140.000
Archipel Bismarck et Salomon du Nord.	37.000	210.000
Carolines.....	1.450	41.000
Mariannes.....	626	3.000
Iles Marshall.....	405	17.000
Samoa.....	2.559	37.000

Mais cet empire était singulièrement inconsistent. Cette ellipse très allongée, sur le contour de laquelle se trouvaient les nouvelles possessions allemandes, avait, de Tsingtau à Samoa, un grand axe de près de 10.000 kilomètres et de la Nouvelle-Guinée aux îles Marshall un petit axe de 4.000 kilomètres. Si tous les anneaux de la chaîne dont parlait le prince de Bülow appartenaient maintenant à l'Allemagne, il restait encore à les relier entre eux, il restait surtout à les relier à la métropole.

Sans doute ces îles possédaient des ports suffisants; Tsingtau, Finschhafen dans la Terre de l'Empereur Guillaume et Apia dans l'île Samoa sont des stations importantes; sans doute aussi l'Allemagne, en 1909, commence à devenir une puissance maritime; sans doute, à juste titre, le prince de Bülow s'était félicité d'avoir acquis par le port de Tsingtau une base territoriale solide. Mais ces moyens sont devenus à notre époque insuffisants. Il fallait que la liaison entre les îles et la métropole fût permanente et rapide; il fallait que, chaque jour, les colons allemands disséminés dans le Pacifique reçussent les cours du marché mondial; il

fallait que la pensée qui avait créé cet empire y fût constamment présente. Il était nécessaire, pour cela, d'établir au plus vite un réseau de câbles sous-marins qui donnerait à l'empire colonial allemand l'unité qui lui avait été refusée par la nature.

Cette seconde partie de la tâche va être particulièrement délicate. La diplomatie allemande avait réussi par la menace, l'or et les transactions, à se procurer les anneaux de la chaîne; mais leur soudure va entraîner des difficultés techniques qui vont contraindre l'empire à rechercher des collaborateurs ou des auxiliaires.

On va voir l'Allemagne donner au problème une solution originale; s'entendre avec certaines nations pour pouvoir se passer du concours gênant de puissances rivales et créer, pour la réalisation de son projet, un instrument nouveau : la *Deutsch-Niederländische Telegraphengesellschaft*, société privée germano-néerlandaise, ayant dans son sein des délégués officiels des deux gouvernements, qui aura pour tâche d'immerger dans l'océan Pacifique des câbles entre les colonies allemandes et hollandaises et de les exploiter, mais dont on attend surtout qu'elle affranchisse l'Allemagne du contrôle anglais ou russe et lui confère au besoin un monopole télégraphique de fait dans l'océan Pacifique et par là même une puissance politique.

L'Allemagne ne pouvait songer à établir seule le réseau sous-marin dont elle sentait la nécessité; d'une

part, il y avait une impossibilité technique de relier le domaine colonial à la métropole sans demander à d'autres nations des points d'atterrissage; d'autre part, l'intérêt d'une bonne communication sous-marine ne suffisait pas à justifier les dépenses forcément élevées qu'entraînerait la pose de milliers de kilomètres de câbles. Il fallait donc rechercher des voisins qui consentissent à céder à l'Allemagne des points d'atterrissage convenables et qui acceptassent, au besoin, de partager les frais de l'entreprise.

La solution la plus simple aurait consisté à unir les possessions polynésiennes au port allemand de Tsingtau ou de Shanghai où l'Allemagne, lors de l'insurrection des Boxers, avait fait immerger un câble. Mais les dépêches allemandes, à destination de la métropole, auraient dû être transmises, soit par l'administration russe, si elles passaient par Chefoo et les lignes terrestres de la Compagnie des télégraphes du Nord, soit par les agents britanniques de l'Eastern extension si elles passaient par Shang-Haï et la voie sous-marine sud. Or, c'est ce contrôle surtout qu'on voulait éviter. Depuis 1894, l'Allemagne était résolue à se créer un réseau national, mais surtout à s'affranchir de sa dépendance télégraphique vis-à-vis de l'Angleterre. La Russie lui inspirait une semblable défiance. Ce n'est donc pas de ce côté que l'Allemagne rechercha des collaborateurs.

Il y a, au contraire, dans l'océan Pacifique, des puis-

sances coloniales dont l'Allemagne à moins de raisons de se défier ou avec lesquelles il ne lui serait pas désagréable d'aboutir à une entente : c'est d'abord la Hollande qui est en Europe, comme en Océanie, sa voisine directe, qui pourra offrir des points d'atterrissage intéressants et dont la faiblesse est une garantie ; ce sont ensuite les États-Unis qui viennent d'annexer les îles d'Hawaï, l'île de Guam et les Philippines et qui, sous l'impulsion du président Mackinley, projettent la pose d'un câble transpacifique ; c'est enfin la France qui ressent la nécessité de donner un lien télégraphique indépendant à ses possessions d'Extrême Orient et de Polynésie à l'Indo-Chine, la Nouvelle-Calédonie, les îles de la Société, Taïti. France et États-Unis semblent d'ailleurs à l'Allemagne des alliés excellents pour sa lutte contre l'impérialisme britannique.

Grâce à ces ententes, l'Allemagne pourra réaliser son plan qui est double :

1° Raccorder ses possessions et les possessions hollandaises et françaises au câble transpacifique américain qu'allait établir la Commercial Pacific Cable Co entre San Francisco et Manille en le faisant passer par les stations américaines d'Honolulu, de l'île Midway et de l'île de Guam.

2° Établir une ligne de secours que l'entente avec la France permettra d'immerger autour de l'Afrique, avec des points d'atterrissage à Madagascar, Angra-Pequena dans l'Afrique allemande du Sud-Ouest et

dans les colonies françaises et allemandes de la côte africaine, ou d'installer à travers l'Afrique par Majunga, Mozambique, l'Afrique orientale portugaise, l'Afrique orientale allemande, le Congo belge et le Congo français.

A défaut de pouvoir réaliser un réseau national, l'Allemagne sera heureuse d'opposer au monopole anglais un réseau dont elle partagera l'exploitation et la surveillance avec des puissances amies désireuses comme elle de se soustraire à l'hégémonie britannique, puisque telle est en effet son arrière pensée politique.

Le plan étant bien déterminé, le Gouvernement allemand adopta un système original pour sa réalisation. Il ne traita pas avec une compagnie pour la pose d'un câble dont il aurait pris lui-même l'exploitation, comme il l'avait fait en 1900 pour le câble Chefoo-Tsingtau ; il ne concéda pas la pose et l'exploitation du réseau à une compagnie allemande, comme il l'avait fait pour son réseau sous-marin de l'Atlantique. Il préféra s'entendre avec le gouvernement des Pays-Bas pour fonder une entreprise germano néerlandaise qui poserait et exploiterait ces câbles dont attendait tant la politique impériale.

Le 24 juillet 1901, les plénipotentiaires de l'Allemagne et des Pays-Bas signaient à Berlin une convention dont l'article 2 était ainsi conçu :

« Le gouvernement impérial allemand et le gouvernement royal néerlandais s'engagent à faire de communs efforts pour obtenir l'établissement, par une entreprise

allemande néerlandaise, dont l'administration sera placée sous le contrôle des deux pays contractants, d'un câble entre Menado et les îles Palau, l'île de Jap, l'île de Guam ou un autre point rapproché du câble américain de l'océan Pacifique, etc.

La convention précisait la nature des relations entre la compagnie prévue et les deux États qui voulaient la fonder. Les deux gouvernements s'engagent à accorder à la future compagnie des droits d'atterrissage d'une validité de quarante années et à lui verser une subvention annuelle de 1.400.000 marks, l'Allemagne y contribuant pour 1.025.000 marks et les Pays-Bas pour 375.000 marks. En revanche, les deux États se réservent d'approuver préalablement les tarifs de la compagnie, et de prélever à leur profit 90 p. 100 du produit brut des taxes télégraphiques (art. 4).

Cette convention du 24 juillet 1901 ne pouvait naturellement recevoir son application que lorsque le câble américain arriverait à proximité des possessions allemandes et hollandaises. Au début de 1903, il atterrissait à l'île de Guam.

La maison Felten et Guilleaume, dont l'Allemagne s'était déjà officiellement servie pour la constitution de son réseau sous-marin de l'Atlantique, se chargea d'obtenir des gouvernements intéressés les droits d'atterrissage nécessaires pour la pose des câbles. Le 13 octobre 1903, l'Allemagne accordait le droit d'atterrissage

à l'île de Guam; le 16 juillet 1904, les États-Unis l'accordaient pour l'île de Jap et le 18 juillet les Pays-Bas pour Menado dans l'île des Célèbes.

Toutes les difficultés étant aplanies et les chances de succès portées à leur maximum, la société se constitua.

Elle fut fondée le 2 août 1904, à Cologne, sous le nom de *Die Deutsche Niederländische Telegraphengesellschaft*. Les initiateurs de l'entreprise étaient, du côté allemand, la maison Felten et Guillaume, et, du côté hollandais, le commandant J.-J. Le Roy, représentant un groupe de financiers d'Amsterdam et de Rotterdam. La Compagnie de composition mixte a un directeur allemand et un directeur hollandais agréés par leurs gouvernements respectifs. Les deux tiers des membres du conseil d'administration sont, statutairement, de nationalité allemande ou hollandaise. Un délégué du gouvernement des Pays-Bas et un délégué de l'Empire d'Allemagne ont le droit d'assister à toutes les séances du conseil d'administration et aux assemblées générales d'actionnaires. L'établissement des tarifs, les traités avec d'autres compagnies relativement à la tarification ou à l'acheminement des télégrammes, toutes conventions avec des États étrangers sont soumis à l'approbation des deux administrations. Les chefs de station sont de nationalité allemande ou hollandaise.

La Société se constitua avec un capital-actions de 7.000.000 de marks, représenté par 7.000 actions de 1.000 marks, et émit un emprunt de 7.250.000 marks

en obligations 4 p. 100 amortissables en vingt ans.

La Compagnie a droit pendant vingt ans aux subventions gouvernementales prévues dans le traité germano-hollandais du 24 juillet 1901, soit 1.025.000 marks de l'Empire allemand et 375.000 marks de la part des Pays-Bas.

Quels ont été les résultats obtenus par la Société ?

La Société a immergé 6.335 kilomètres de câble :

1.995 kilomètres entre Jap et Menado,

1.044 kilomètres entre Jap et Guam,

3.296 kilomètres entre Jap et Shang-Haï.

Les résultats financiers ont été excellents. D'après le compte des profits et pertes de la Compagnie, les recettes de toute nature, hormis l'intérêt des fonds placés, se sont élevées à :

342.420 marks en 1905		
2.020.414	»	1906
2.029.076	»	1907
2.199.476	»	1908
2.020.234	»	1909
2.058.386	»	1910
2.067.106	»	1911
2.086.157	»	1912
2.065.958	»	1913

Grâce à ces résultats et grâce aux subventions des États, qui s'élèvent annuellement à 1.900.000 marks depuis que l'Empire a promis, dans une convention

additionnelle des 17 et 19 juillet, une subvention complémentaire de 500.000 marks pour l'exploitation du réseau avec le système Recorder, la Compagnie a pu distribuer, en 1906, première année normale d'exploitation, un dividende de 6 p. 100; les années suivantes, le dividende a été de 6 1/2 p. 100.

La politique allemande y a trouvé également son profit; elle s'est affranchie de la tutelle britannique; l'île de Jap est devenue une station télégraphique importante où viennent se centraliser toutes les dépêches venant de Shang-Haï, de Menado et de l'île de Guam.

CONCLUSION

Nous ne prétendons pas avoir fait de la question dont nous nous occupons une étude complète. Les monographies que nous avons esquissées des cas les plus caractérisés de la méthode internationale d'exploitation auraient besoin d'être complétées par l'indication de tous les cas où une intervention gouvernementale s'est produite dans une entreprise privée et où une compagnie d'une nationalité déterminée a été obligée d'accepter le concours étranger. C'est l'histoire de presque toutes les entreprises contemporaines qu'il faudrait écrire. Or, la nouveauté de la méthode n'a pas été sans effrayer les gouvernements qui, plus ou moins incidemment, l'ont adoptée, et un voile discret a toujours été jeté sur les opérations auxquelles son application a donné lieu.

Telle que nous l'avons présentée, notre étude nous permettra peut-être cependant de saisir les principes qui sont à la base de la méthode, d'arriver à une conception abstraite de tous les faits dont nous avons essayé d'écrire l'histoire, de juger de ses résultats et de l'envisager dans l'avenir.

L'importance des grandes entreprises contemporaines nécessite une modification profonde dans la constitution

et dans le fonctionnement des compagnies qui en sont les initiatrices ou les adjudicataires. Elles mettent en jeu des intérêts politiques considérables et sont de nature à exercer sur les relations des puissances une influence qui dépasse souvent les prévisions. Pour cette raison, chacun des gouvernements dont les intérêts se trouvent engagés ne peut se désintéresser des suites de l'affaire et est fondé à en réclamer sa part de contrôle. Il peut même arriver que plusieurs gouvernements, poursuivant ensemble un même but politique, soient amenés à favoriser la création de compagnies destinées à les aider dans leur action politique.

« L'administration de ces compagnies est donc mixte, d'abord en ce qu'elle représente des intérêts privés et des intérêts gouvernementaux ; ensuite, en ce sens qu'il y a, parmi les administrateurs, des mandataires de plusieurs États » (1), c'est-à-dire mixte, parce que privée et gouvernementale, et parce qu'internationale.

Nous croyons apercevoir dans la constitution de ces compagnies une application curieuse du matérialisme historique dans la mesure où les intérêts politiques et les intérêts économiques sont confondus au point qu'on les peut à peine discerner. Des entreprises économiques faisant naître des intérêts politiques, la politique se mettant au service des entreprises économiques, concentrant même son effort pour en créer, la situation

(1) Lesage (Ch.), *Les câbles sous-marins allemands*, p. iv.

politique d'un pays dépendant dans une large mesure de l'action économique de ses nationaux, tels sont les principaux aspects sous lesquels on peut examiner la question.

Ces compagnies réalisent de plus une forme nouvelle d'association internationale ; successivement dans tous les domaines, la solidarité fonctionnelle des peuples a amené leurs gouvernements à s'entendre et à s'associer. On a vu à La Haye, à Genève, les puissances du monde entier s'efforcer de se rapprocher sous la pression d'un sentiment humanitaire ; on a vu se former des ententes (comme celle qui a créé le bureau international de géodésie) qui provenaient de préoccupations scientifiques ; on a vu enfin des conventions comme celles relatives aux postes et télégraphes intervenir pour des raisons de services publics.

Mais il y avait encore plus à faire pour les gouvernements que rapprocher les aspirations politiques, humanitaires ou scientifiques de leurs peuples. Il leur restait encore à consacrer par des ententes officielles l'association des intérêts économiques et commerciaux qui s'était produite par la force même des choses en vertu de la tendance générale à l'internationalisation. Les traités qui ont créé la Banque d'État du Maroc, les Sociétés franco-allemandes de 1909, la Compagnie télégraphique germano-néerlandaise appartiennent à la grande famille des traités qui ont constaté les communautés d'intérêts de différentes nations et n'en diffèrent que par le motif

qui les a inspirés et le but que leurs auteurs se sont proposé d'atteindre.

Si logique qu'elle semble, et si liées que soient ses origines au développement naturel des conditions économiques, la méthode internationale n'a pas été sans apparaître comme une nouveauté dont il y avait lieu de se méfier. L'intervention gouvernementale dans les entreprises privées a été jugées sévèrement par les libéraux fidèles à leurs principes, et par les socialistes toujours ombrageux lorsqu'ils voient le gouvernement s'engager dans une affaire financière. La diplomatie française elle-même n'a pas montré moins de répugnance à s'adapter à la méthode.

Pourtant celle-ci fut appliquée : « autour des traditionnelles tables administratives à tapis vert, où ne s'étaient discutés jusque-là que des intérêts immédiats de l'État entre diplomates, s'asseyaient des entrepreneurs cosmopolites. On entendait les mots actions d'apport, dividendes, participations, tantièmes » (1).

On aboutit à des résultats les plus étonnants : on associa la Banque de France et la Banque de l'Empire allemand pour surveiller les destinées financières d'un pays où se succédaient sans arrêt les coups de théâtre comme le débarquement de Guillaume II à Tanger et l'envoi du *Panther* à Agadir. On associa la maison

(1) P. Albin, p. 128.

Schneider du Creusot et la maison Krupp d'Essen pour l'exploitation des mines de fer du Maroc. On imposa à des entrepreneurs français la collaboration d'entrepreneurs allemands pour la construction de lignes d'un intérêt purement stratégique, alors que l'Allemagne envoyait des armes à ceux contre lesquels on construisait ces lignes.

On a vu pourtant qu'à part la tentative malheureuse de collaboration franco-allemande en 1909, l'exploitation gouvernementale internationale a donné de bons résultats. A condition qu'elle ne rapproche pas des intérêts trop manifestement rivaux, l'association dans une même entreprise d'intérêts internationaux privés et gouvernementaux est parfaitement possible. Elle est souhaitable, d'abord parce qu'elle apparaît comme un moyen de solutionner les conflits graves que font naître entre les gouvernements toutes les grandes entreprises, ensuite parce qu'elle permet une collaboration pour une exploitation dont tous les intéressés pourront retirer leur part de profits.

Il est à prévoir que cette méthode d'exploitation aura une histoire plus longue que celle que nous avons écrite. Elle semble émaner trop directement des conditions actuelles de la vie politique et économique internationale pour ne pas avoir de lendemain. Ne songera-t-on pas à l'appliquer tout naturellement à la Compagnie de Suez lorsque la concession de celle-ci arrivera à échéance ?

Lorsqu'il s'agira d'établir un réseau de voies ferrées en Afrique ne s'imposera-t-elle pas à toutes les puissances qui se partagent ce continent? D'une manière générale, tous les grands travaux de l'avenir, intéressant par leur importance et leur étendue un grand nombre de nationalités et gouvernements, ne sont-ils pas destinés à être exécutés par des syndicats d'États qui associeront en vue de chaque grande entreprise déterminée les intérêts de leurs ressortissants dans une grande compagnie internationale où des délégués officiels représenteront leurs intérêts politiques?

Et puisqu'aussi bien il s'agit d'une méthode d'exploitation, c'est-à-dire d'un moyen de tirer d'un pays toutes les richesses qu'il renferme — et afin de justifier notre étude qui pourrait paraître trop détachée des événements actuels — ne peut-on pas dire que lorsqu'il s'agira de faire payer à l'Allemagne les ruines qu'elle a causées, l'application de la méthode apparaîtrait comme très rationnelle? L'Allemagne a lésé des intérêts de différents peuples; elle a lésé des intérêts privés et gouvernementaux. L'association de ces intérêts lésés pourrait se faire officiellement en de grandes compagnies qui poursuivraient la réparation qui leur est due au moyen d'une exploitation des principales richesses allemandes, suivant la méthode exposée.

Ne pourrait-on pas imposer à l'Allemagne pour l'exploitation de ses ressources minières, de ses usines,

de ses fabriques, de ses chemins de fer, la participation de tous les industriels et des actionnaires français, belges ou russes que l'invasion a ruinés ? Les compagnies maritimes des alliés ne pourraient-elles pas recevoir une part, proportionnée aux pertes qu'elles ont subies, dans le capital et dans l'administration des compagnies maritimes allemandes ? Les colonies allemandes ne pourraient-elles pas faire l'objet d'une exploitation collective des pays alliés ? Cette exploitation, qui se poursuivrait avec la participation et sous le contrôle des gouvernements intéressés, ne serait-elle pas, mieux qu'une annexion ou qu'un démembrement, le moyen certain de dominer politiquement l'Allemagne et d'obtenir d'elle les réparations financières que sont en droit d'attendre les individus touchés dans leurs biens et dans leur fortune ? Cette conception peut paraître révolutionnaire ; elle semble pourtant découler tout entière de notre étude.

Au lendemain de la fin de la guerre, les intérêts de toutes les nations alliées, privés et gouvernementaux, se trouveront associés dans la même volonté d'obtenir réparation de l'Allemagne. Ce groupement d'intérêts, encore inconnu dans l'histoire, nécessitera un mode de réparation spécial. L'annexion, le démembrement, outre qu'ils sont condamnés par l'expérience internationale, ne pourront satisfaire que les intérêts politiques particuliers de chaque nation. Il faut une solution qui satisfasse à la fois et collectivement les intérêts politiques et

économiques de toutes les nationalités. Or il existe des biens qui ont une valeur économique telle que leur détention ou leur exploitation est de nature à conférer une puissance politique. Que l'on recherche ces biens et qu'on en confie l'exploitation à des compagnies internationales soumises au contrôle permanent de leurs gouvernements et ceux-ci seront maîtres des destinées politiques du pays exploité, en même temps que leurs nationaux y gagneront un maximum de profits. Ce serait déférer aux indications de l'histoire que nous avons cru discerner : gouvernementaliser les grandes entreprises économiques et réciproquement commercialiser les entreprises politiques — rendre internationale toute richesse dont l'utilité est trop générale pour que son exploitation puisse être réservée à une seule nation.

VU :
Le Doyen,
F. LARNAUDE.

VU :
Le Président de la thèse,
ANDRÉ WEISS.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
Pour le Vice-Recteur :
L'Inspecteur de l'Académie,
ISTRIA.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE.....	VII
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE PREMIER. — Les origines de la méthode : la Compagnie de Suez	11
L'importance politique de l'entreprise du canal de Suez. — L'achat des actions par l'Angleterre. — Gouvernementalisation de l'affaire. — Tendance à internationaliser la haute administration du canal.	
CHAPITRE II. — La représentation des intérêts gouvernementaux de différentes puissances dans une société privée. Les chemins de fer éthiopiens	19
Les intérêts français, anglais et italiens en Éthiopie et leur rivalité. — Importance politique de la voie ferrée de Djibouti à Addis Abeba. — Concession de la ligne à une société française. — Intervention du gouvernement français. — Les efforts anglais pour britanniser l'entreprise. — La crise : propositions de neutralisation ou d'internationalisation. — L'accord franco-anglo-italien du 13 décembre 1906 : les puissances intéressées s'entendent pour que leurs intérêts soient représentés dans la haute direction des chemins de fer éthiopiens. — La nouvelle Compagnie : ses résultats économiques, financiers et politiques.	

	Pages
CHAPITRE III. — La fusion des intérêts internationaux et le contrôle gouvernemental international : la Banque d'État du Maroc.....	47
SECTION I. — Les rivalités financières au Maroc.....	49
La situation financière du maghzen, occasion de profits pour les particuliers, cause de soucis pour les gouvernements. — Les avances françaises, anglaises et espagnoles. — L'emprunt de 1904 consenti par un consortium français; la participation du gouvernement à la conclusion du contrat; la portée politique de l'emprunt. — Les efforts allemands pour s'assurer des avantages équivalents : le caractère politique de l'opération financière allemande. — La question est portée devant la conférence d'Algésiras.	
SECTION II. — La question devant la conférence d'Algésiras...	62
L'idée d'une Banque d'État internationale. — Le projet allemand : égalité rigoureuse de tous les États dans la participation; surveillance étroite du corps diplomatique. — Le projet français : la représentation des droits acquis et des intérêts spéciaux; neutralisation de la Banque. — La transaction : institution d'un collège de censeurs; participation supplémentaire accordée à la France en raison des droits acquis de ses nationaux et de ses intérêts spéciaux au Maroc.	
SECTION III. — La Banque d'État du Maroc.....	83
Ses fonctions; leur caractère politique. — Sa composition. — Ses résultats économiques, politiques et financiers.	
CHAPITRE IV. — La collaboration internationale des intérêts privés et gouvernementaux : l'accord franco-allemand de 1909.....	95
SECTION I. — La rivalité économique franco-allemande au Maroc	97

Un premier épisode de la rivalité : l'affaire du port de Tanger. — La question des travaux publics à la conférence d'Algésiras : le régime de liberté économique sans aucune égalité ; le principe de l'adjudication. — Nouvelles rivalités franco-allemandes : l'affaire du port de Larache. — Les interventions conciliatrices des deux gouvernements auprès de leurs nationaux : les propositions de participation. — La rupture des négociations.

SECTION II. — *L'accord de 1909*..... 118

Les gouvernements français et allemands déclarent qu'ils chercheront à associer leurs nationaux dans les affaires dont ceux-ci pourront obtenir l'entreprise. — La signification de l'accord. — La mission de M. Guiot ; l'aide-mémoire du gouvernement allemand. — L'idée du monopole en faveur des entreprises patronnées par les deux gouvernements. — Les appréhensions et les réserves du gouvernement français.

SECTION III. — *Les résultats de l'accord*..... 129

§ 1. L'exploitation des mines du Maroc..... 129

L'Union des mines et les frères Mannesmann. — Les efforts des gouvernements français et allemand pour opérer le rapprochement des intérêts. — Les négociations ; leur échec ; la responsabilité de l'échec.

§ 2. Les travaux publics..... 140

L'idée d'une société type franco-allemande. — La Société Marocaine des travaux publics : sa composition ; son objet ; sa portée politique ; son échec.

§ 3. Les chemins de fer marocains..... 150

Les projets français et les prétentions allemandes, — La participation de la Société Marocaine des travaux publics condition de la transaction. —

Les scrupules de M. Cruppi; l'insistance de
M. Cambon. — L'échec de la collaboration.

**CHAPITRE V. — La création par des gouvernements
d'une société privée internationale à but politique : la
« Deutsch Niederländische Telegraphengesellschaft ».** 163

Le développement de l'empire colonial allemand en
Océanie. — La nécessité d'un lien télégraphique
indépendant qui permette de s'affranchir du contrôle
anglais. — La recherche de collaborateurs. —
L'accord germano-néerlandais du 24 juillet 1901. —
Les deux gouvernements décident de créer une
société mixte qui restera sous leur contrôle perma-
nent, chargée de la pose et de l'exploitation des
câbles du Pacifique. — La « Deutsch Niederländische
Telegraphengesellschaft » : sa composition. — La
tutelle gouvernementale; les résultats obtenus.

CONCLUSION 175

